



**ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN SUPIR TAKSI ONLINE
DI KOTA MEDAN**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Dan Memenuhi Persyaratan
Ujian Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Pada Fakultas Sosial Sains
Universitas Pembangunan Panca Budi**

Oleh :

**KOKODONI PUTRA PINEM
1925210207**

**PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN
FAKULTAS SOSIAL SAINS
UNIVERSITAS PEMBANGUNAN PANCABUDI
MEDAN
2021**

PENGESAHAN TUGAS AKHIR

JUDUL : ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN SUPIR TAKSI ONLINE DI KOTA MEDAN

NAMA : KOKODONI PUTRA PINEM
NIP.M : 1925210207
FAKULTAS : SOSIAL SAINS
PROGRAM STUDI : Ekonomi Pembangunan
TANGGAL KELULUSAN : 27 Oktober 2022



DEKAN

KETUA PROGRAM STUDI

Dr. E. Rusiadi, SE., M.Si.

Dr.E Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si.

DISETUJUI
KOMISI PEMBIMBING

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II



Dr.E Bakhtiar Efendi, S.E., M.Si.



Dr Rahima br. Purba, S.E., M.Si., Ak., CA.

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : KOKODONI PUTRA PINEM
NPM : 1915210207
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S-1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN SUPIR TAKSI
ONLINE DI KOTA MEDAN

Dengan ini menyatakan bahwa :

1. Skripsi ini merupakan hasil karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan hasil karya orang lain.
2. Memberi izin hak bebas Royalti Non-Ekklusif kepada UNPAB untuk menyimpan, mengalih-media/formatkan mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya skripsinya melalui internet atau media lain bagi kepentingan akademis.

Pernyataan ini saya perbuat dengan penuh tanggung jawab dan saya bersedia menerima konsekuensi apapun sesuai dengan aturan yang berlaku apabila dikemudian hari diketahui bahwa pernyataan ini tidak benar.

Medan, Oktober 2022



(KOKODONI PUTRA PINEM)

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : KOKODONI PUTRA PINEM
NPM : 1915210207
PROGRAM STUDI : EKONOMI PEMBANGUNAN
JENJANG : S-1 (STRATA SATU)
JUDUL SKRIPSI : ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN SUPIR TAKSI
ONLINE DI KOTA MEDAN

Dengan ini mengajukan permohonan untuk mengikuti ujian sarjana lengkap pada Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi. Sehubungan dengan hal tersebut, maka saya tidak akan lagi ujian perbaikan nilai dimasa yang akan datang.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, untuk dapat dipergunakan seperlunya.

Medan, Oktober 2022



(KOKODONI PUTRA PINEM)

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan tingkat pendapatan supir taksi di Kota Medan antara sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Jenis penelitian ini adalah penelitian komparatif. Penelitian ini menggunakan data primer dengan kuesioner dan interview terhadap 30 responden. Metode analisis yang digunakan adalah uji t dua sampel berpasangan. Hasil dari uji t dua sampel berpasangan menghasilkan nilai Assymp Sig. (2-tailed) Pendapatan Supir Taksi adalah 0.45%, sedangkan taraf nyata 0.05. Oleh karena itu, nilai Assymp Sig. (2-tailed) > 0.05 , sehingga menunjukkan tidak adanya perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Perbedaan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum dan sesudah perpindahan bandara adalah sebesar 10.000, dimana Tingkat Pendapatan Supir Taksi sebelum perpindahan bandara adalah sebesar 32800 dan Tingkat Pendapatan Supir Taksi sesudah perpindahan bandara adalah sebesar 33800.

Kata Kunci : Pendapatan, Uji Sampel Berpasangan

ABSTRACT

This study aims to determine whether there are differences in the income level of taxi drivers in Medan City between before and after airport transfers. This type of research is comparative research. This study uses primary data with questionnaires and interviews with 30 respondents. The analytical method used is two-sample paired t-test. The results of the paired two-sample t-test resulted in the Assymp Sig value. (2- tailed) Taxi Driver's income is 0.45%, while the level of significance is 0.05. Therefore, the value of Assymp Sig. (2-tailed) > 0.05 , thus indicating that there is no difference in Taxi Driver Income Levels before and after airport transfers. The difference in the Taxi Driver's Income Level before and after the airport transfer is 10,000, where the Taxi Driver's Income Level before the airport transfer is 32800 and the Taxi Driver's Income Level after the airport transfer is 33800.

Keywords: income, paired sample test

KATA PENGANTAR

Puji Syukur Penulis ucapkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, karena atas berkat rahmat serta hidayah-Nya, Penulis masih bisa merasakan segala nikmat dan anugerah yang diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“ANALISIS TINGKAT PENDAPATAN SUPIR TAKSI ONLINE DI KOTA MEDAN”**

Penulis telah banyak memperoleh bimbingan, bantuan serta motivasi dari semua pihak. Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Bapak H. Muhammad Isa Indrawan, SE.,MM selaku Rektor Universitas Pembangunan PancaBudi Medan.
2. Bapak Dr. **Rusiadi,SE., M.Si.,CIaR.,CICnR., CIMMR** selaku Dekan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan.
3. Bapak **Dr** Bakhtiar Efendi, SE.,M.Si selaku Ketua Program Studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi dan sebagai Dosen pembimbing I saya selama melaksanakan penelitian.
4. Ibu Dr.Rahima Br.Purba selaku dosen pembimbing II yang dengan begitu sabar dan luar biasa dalam memberikan arahan, kritik, ilmu dan sumbangan pemikiran dalam proses penyelesaian.skripsi ini.
5. Seluruh Dosen Prodi Ekonomi Pembangunan Fakultas Sosial Sains Universitas Pembangunan Panca Budi Medan yang telah banyak memberikan Ilmu Pengetahuan dari awal kuliah hingga sekarang ini.

6. Bapak (Nama Orang Tua) orang tua yang begitu luar biasa yang selalu memberikan do'a, dukungan secara moral maupun materil dan tidak pernah lelah demi kesuksesan anak - anaknya.
7. Sahabat terbaiku, teman, rekan selama kuliah tidak dapat penulis sebut satu-persatu, terimakasih atas dukungan dan semangatnya.
8. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini dari awal hingga akhir.

Akhir kata penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan,akan tetapi penulis berharap semoga karya sederhana ini dapat berguna dan bermanfaat bagi kita semua. Amin.

Medan, November 2021

Penulis

Kokodoni Putra Pinem
NPM:1915210207

DAFTAR ISI

PENGESAHAN SKRIPSI	i
.....	
PERSETUJUAN UJIAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
SURAT PERNYATAAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Penelitian	1
B. Batasan Masalah	8
C. Rumusan Masalah	8
D. Tujuan Penelitian	8
E. Manfaat Penelitian	9
F. Keaslian Penelitian	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Landasan Teori	11
a. Transportasi	11
b. Manfaat Transportasi	24
c. Pendapatan	28
D. Tarif	34
B. Penelitian Terdahulu	38
C. Kerangka Konseptual	40
D. Hipotesis	41
BAB III METODE PENELITIAN	43

	x
A. Pendekatan Penelitian.....	43
B. Tempat dan Waktu Penelitian	43
C. Jenis dan Sumber Data	44
D. Populasi dan Sampel	44
E. Definisi Operasional Variabel Penelitian	45
F. Teknik Pengumpulan Data	46
G. Teknik Analisis Data	46
BAB IV	49
HASIL DAN PEMBAHASAN	49
A. Gambaran Lokasi Penelitian.....	49
B. Hasil Penelitian.....	54
C. Pembahasan.....	56
BAB V.....	59
PENUTUP.....	59
A. Kesimpulan	59
B. Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA.....	61
LAMPIRAN.....	35

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Indikator Pertumbuhan di Kota Medan.....	2
Tabel 2.1.	Penelitian Terdahulu	16
Tabel 3.1.	Jadwal Penelitian.....	20
Tabel 4.1	Output SPSS Perbedaan Pendapatan Supir Taksi Online.....	29



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1. Kerangka Konseptual 18
Gambar 4.1 Skema Perbedaan Pendapatan Supir Taksi 31



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Petunjuk Pengisian Kuisisioner.....	35
Lampiran 2 Tabulasi Data.....	36
Lampiran 3 Output SPSS Uji Beda.....	39
Lampiran 4 Skema Perbedaan Pendapatan Supir Taksi.....	40



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Transportasi ialah salah satu faktor yang berarti dalam menunjang aktivitas serta perputaran roda pembangunan nasional khususnya aktivitas dalam bidang perekonomian. Kemajuan transportasi akibat kebutuhan manusia buat bepergian ke posisi ataupun tempat yang lain guna mencari benda yang diperlukan ataupun melaksanakan kegiatan, serta mengirim benda ke tempat lain yang memerlukan suatu benda

Terciptanya sesuatu sistem transportasi yang menjamin pergerakan manusia serta ataupun benda secara mudah, nyaman, kilat, murah serta aman ialah tujuan pembangunan di zona pembangunan transportasi. Pertumbuhan teknologi yang terus menjadi massif yang pada kesimpulannya sanggup menanggapi tantangan itu. Taksi online ialah salah satu aplikasi berbasis teknologi yang mempermudah orang melaksanakan mobilisasi(Hafiz, et. angkutan laut(AL)., 2013) yang menarangkan modernisasi dalam bidang transportasi yang ialah sesuatu terobosan untuk pemerintah guna membetulkan sistem pelayanan dalam bidang angkutan universal

. Menyadari berartinya kedudukan transportasi, kemudian lintas, serta angkutan universal wajib ditata dalam sesuatu sistem transportasi nasional yang terintegrasi serta sanggup mewujudkan tersedianya pelayanan transportasi cocok dengan tingkatan kebutuhan kemudian lintas serta pelayanan angkutan yang tertib, aman, kilat, mudah serta murah.

Pertumbuhan dibidang teknologi ikut berfungsi dan dalam pertumbuhan transportasi. Dikala ini warga terus menjadi kerap menggunakan teknologi didalam kehidupan tiap hari. Dengan terdapatnya pengaruh tersebut membuat pola aktivitas transportasi warga jadi berganti. Warga modern memakai gadget mereka buat menolong aktivitas ekspedisi yang mereka jalani. Misalnya dengan melaksanakan pemesanan online terhadap transportasi yang berbasis aplikasi. Kejadian tersebut telah jadi perihal yang umum dicoba utamanya di kota- kota besar. Medan ialah salah satu kota metropolitan di Indonesia, dengan sistem pemerintahan serta pula aktivitas ekonominya pasti saja transportasi jadi komponen berarti buat mendukung aktivitas masyarakatnya. Bermacam moda transportasi disediakan mulai dari bis, taksi, Transmebidang, sampai kereta api. Dikenal kalau jumlah penduduk Kota Medan terus menjadi hari terus menjadi meningkat dengan demikian hingga kemacetan di Medan tidak bisa dihindarkan disebabkan salah satu pemicunya merupakan keberadaan angkutan universal yang masih belum maksimal didalam melayani pergerakan penumpang. Perihal tersebut membuat para penumpang mulai melirik jasa transportasi ojek buat penuhi kebutuhan perjalanannya.

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan aktivitas ekonomi serta pembangunan internal warga. Jasa transportasi mempunyai peranan berarti tidak cuma buat memperlancar arus benda serta mobilitas manusia, namun jasa transportasi pula menolong tercapainya alokasi sumber energi ekonomi yang maksimal di bidang tenaga kerja, maksudnya aktivitas penciptaan dicoba secara efisien serta efektif, peluang kerja serta pemasukan

warga. bertambah, berikutnya celah antar zona bisa ditekan jadi sekecil bisa jadi. Kenaikan pemasukan per kapita serta perkembangan pembangunan ialah sasaran pembangunan, dengan demikian guna transportasi terhadap pembangunan ekonomi serta kesejahteraan dan perkembangan pembangunan sangat positif serta memastikan.

Pertumbuhan ekonomi sesuatu negeri ataupun wilayah pula tidak terlepas dari pengaruh pertumbuhan fasilitas serta prasarana penunjang semacam transportasi. Transportasi ialah salah satu faktor berarti dalam mendukung aktivitas serta perputaran roda pembangunan nasional, khususnya aktivitas di bidang ekonomi.

Kemajuan transportasi sebab kebutuhan manusia buat melaksanakan ekspedisi ke posisi ataupun tempat lain buat mencari benda yang diperlukan ataupun melaksanakan aktivitas, serta mengirim benda ke tempat lain yang memerlukan suatu Bagi Tubuh Pusat Statistik(2019).

Penanda perkembangan kota Medan sebesar 5, 93%

Tabel 1.1

Indikator Pertumbuhan di Kota Medan

Indikator	Medan
Jumlah penduduk	2.279.894 jiwa
Kepadatan penduduk rata-rata	8.603 jiwa/Km ²
PDRB	203,016 triliyun
Pertumbuhan ekonomi	5,93%
APBD tahun 2020	Rp6.188.219.576.678

BPS Kota Medan memberi tahu jumlah penduduk kota ini pada tahun yang sama berjumlah 2. 279. 894 jiwa.. Rata- rata. Kepadatan penduduk rata-

rata bisa dihitung dengan membagi jumlah penduduk dengan luas daerah perkotaan. Hingga dikala ini

luas daerah Kota Medan merupakan sebesar 265Km². Sehingga bisa dikenal kepadatan penduduk Kota Medan berturut- turut merupakan sebesar 8. 603 jiwa/ Km². Tingkatan pemasukan masih jadi penanda utama tingkatan kesejahteraan warga, di samping bermacam penanda sosial ekonomi yang lain. Pertumbuhan tingkatan pemasukan warga bisa dilihat dari tingkatan pemasukan perkapita ataupun pemasukan rata- rata per penduduk. Dengan mengenali pemasukan perkapita sesuatu negeri, kita hendak mengenali tingkatan pertumbuhan kesejahteraan masyarakatnya. Kesejahteraan warga berupaya ditingkatkan oleh pemerintah melalui pembangunan. Dengan pembangunan di bermacam zona, diharapkan hendak tingkatan output bermutu dalam wujud benda serta jasa. Pertumbuhan ekonomi sesuatu negeri ataupun wilayah pula tidak terlepas dari pengaruh pertumbuhan fasilitas serta prasarana yang menunjang misalnya transportasi. Ada tiga jenis transportasi yaitu transportasi darat, laut dan udara. Dari ketiga jenis jasa transportasi ini transportasi udara yaitu bandar udara merupakan salah satu simpul transportasi yang memiliki peranan penting dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda, khususnya moda udara dan moda darat. Bandara Internasional Polonia adalah sebuah Bandar udara yang terletak sekitar 2 km dari pusat Kota Medan. Karena letaknya sangat dekat dengan pusat kota, bandara ini menyebabkan bangunan-bangunan di sekitar bandara dibatasi jumlah tingkatnya.

Akibat dari peraturan ini merupakan sedikitnya jumlah bangunan besar di Kota Medan. Tidak hanya itu, jumlah penumpang di Lapangan terbang Polonia pula diperkirakan telah melebihi kapasitas energi tampungnya. Pembangunan Lapangan terbang Internasional Kuala Namu ialah upaya pemerintah dalam pemindahan Lapangan terbang Polonia sebab sudah melebihi kapasitas energi tampungnya serta penempatan posisi yang lebih cocok demi keselamatan penerbangan hingga dengan itu Lapangan terbang Polonia dipindahkan ke desa Beringin kecamatan Deli Serdang. Lapangan terbang Kuala Namu terletak 39 kilometer dari kota Medan. Lapangan terbang ini diharapkan bisa jadi lapangan terbang pangkalan transit internasional buat kawasan Sumatera serta sekitarnya. Buat tingkatkan pelayanan operasional sesuatu lapangan terbang butuh didukung oleh fasilitas angkutan universal yang profesional serta bermutu.

Salah satu fasilitas transportasi darat yang mempunyai atensi lumayan besar yang diseleksi warga buat digunakan dalam kota ialah fasilitas transportasi taksi. Masih sedikitnya angkutan universal yang aman serta nyaman membuat permintaan jasa taksi lumayan besar, paling utama di kota- kota besar. Jasa angkutan taksi ialah alternatif utama untuk pengguna angkutan universal yang lebih mementingkan tingkatan keamanan serta kenyamanan. Taksi yang beroperasi di Lapangan terbang Kuala Namu terdiri dari 6 industri taksi yang mempunyai izin trayek formal antara lain Blue Bird, Matra, Kokapura, Nice Trans, Karsa, Puskopau yang terdiri dari 450 unit armada.

Silalahi muda, salah satu perwakilan pengemudi taksi yang telah menjadi sopir taksi berusia tiga puluh tahun dari Bandara Medan Polonia, ketika ia bekerja di Bandara Kuala Namu, pendapatan mereka telah menurun secara signifikan. Di

bandara pemungutan suara. Jika di bandara Polonie, mereka dapat menarik penumpang hingga 9 hingga 9 perjalanan sehari, dengan setoran Rp. 200.000 sehari dan mereka selalu mendapatkan gaji Rp. 200.000 Rp. 300.000 per hari. Tetapi di bandara Kuala Namu untuk menarik penumpang dari 2 perjalanan sehari, mereka harus menginap di bandara, bahkan untuk membayar deposito untuk bisnis, mereka kadang-kadang harus mencapai uang saku mereka sendiri. "Penghasilan yang lebih rendah dari ratusan pengemudi taksi juga dipengaruhi oleh jumlah armada yang beroperasi di bandara Kuala Namu dan diperparah oleh kehadiran taksi gelap", ini membuat perubahan dalam pendapatan pengemudi dari taksi di kota Medan sebelum dan sesudahnya Bandara pindah ke Bandara Kuala Namu, para peneliti tertarik pada diskusi tentang perbedaan tingkat pendapatan yang diperoleh sopir taksi di kota Medan.

Situs resmi cabang transportasi, menjelaskan bahwa, dalam kondisi realitas saat ini di masyarakat, itu menunjukkan kesenjangan antara kebutuhan angkutan umum dan kemampuan untuk menyediakan transportasi umum yang layak dan memadai. Gip celah ini diisi dengan layanan taksi sepeda motor, termasuk sepeda motor online. Untuk alasan ini, pencarian ini dimaksudkan untuk memberikan gambar tautan antara mode transit dan taksi sepeda motor. Selain dimaksudkan untuk menemukan hubungan di antara mereka, penelitian ini juga ingin mengetahui dampak yang terjadi dengan adanya motor online di daerah perkotaan pada transportasi umum konvensional. (Cabang Transportasi Terrestrial)

Transportasi online adalah transportasi berdasarkan aplikasi tertentu, di mana konsumen mengontrol alat transportasi melalui sistem aplikasi di smartphone. Ketika konsumen memberikan pesanan dengan aplikasi, detail

pesanan seperti jarak tempuh, harga, identitas driver, waktu yang lama, pilot tiba di lokasi konsumen, serta data dari perusahaan manajemen langsung disajikan pada konsumen smartphone layar. Semua identitas pengemudi dikenal persis karena perusahaan manajemen pertama kali melakukan proses audit sebelum bekerja sama dengan pengemudi.

Dengan adanya transportasi online, penumpang tidak perlu lagi mendekati pangkalan Ojek, becak atau lebih perlu menunggu di pinggir jalan untuk mendapatkan taksi. Selain itu, penumpang juga tidak boleh terlibat dalam proses negosiasi karena tarif ditentukan sesuai dengan jarak tempuh. Ketika terjebak di jalan di jalan, penumpang tidak perlu khawatir tentang tingkat kenaikan seperti selama gravitasi transportasi Argomèze, karena tarif ditentukan pada awal perjalanan sesuai dengan jarak tempuh. Perubahan gaya hidup ini digunakan oleh pemain perusahaan untuk memulai persaingan komersial di sektor transportasi online (Hanganaarasas, 2017).

Pembangunan Bandara Internasional Kuala Namu adalah upaya pemerintah untuk merelokasi bandara Polonia karena telah melampaui kapasitas bebannya dan investasi lokasi yang lebih tepat untuk keselamatan penerbangan. Oleh karena itu bandara pemungutan suara dipindahkan ke desa Beringin, Deli Deli Serdang. Bandara Kuala Namu berjarak 39 km dari Medan. Bandara harus menjadi bandara internasional transit dasar untuk wilayah Sumatera dan sekitarnya. Untuk meningkatkan layanan operasional bandara harus didukung oleh fasilitas transit yang andal dan berkualitas. Salah satu alat transportasi darat yang memiliki minat yang cukup tinggi dalam mengelopsi masyarakat untuk digunakan di kota adalah transportasi taksi.

Kurangnya transportasi umum nyaman dan permintaan dengan aman untuk layanan taksi cukup tinggi, terutama di kota-kota besar. Layanan transportasi taksi adalah alternatif utama bagi pengguna angkutan umum yang lebih peduli dengan keselamatan dan kenyamanan. Konstruksi Bandara Kuala Namu, akan memiliki dampak signifikan pada pendapatan pengemudi taksi online, khususnya di Kota Medan. Dari masalah ini, penulis ingin mencari "**analisis penghasilan pengemudi taksi online di Kota Medan**".

B. Batasan Masalah

Analisis pencarian penghasilan pengemudi taksi online di kota Medan, terbatas pada peringatan penghasilan taksi sederhana yang akan menembus dan melakukan perjalanan dari Bandara Kuala Namu. Jumlah faktor yang terjadi pada pendapatan taksi online Medan, importir penulis penelitian ini.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dan penjelasan latar belakang disajikan sebelumnya, peneliti merumuskan masalah penelitian dalam bentuk: Pertanyaannya adalah: "Apakah ada perbedaan dalam tingkat pendapatan driver taksi online di kota Medan setelah Kuala Namu Bandara ?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah apakah ada perbedaan dalam tingkat pendapatan driver taksi online di kota Medan antara sebelum dan sesudah bandara Kuala Namu

E. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dalam penelitian adalah:

- a. Bagi peneliti, hasil penelitian ini bermanfaat untuk mengembangkan wawasan dan memberikan pemahaman yang mendalam terkait tingkat pendapatan dan seberapa besar perbedaan tingkat pendapatan yang diperoleh pengemudi taksi online.
- b. Bagi pemerintah daerah, perusahaan transportasi online, dan pengemudi transportasi online ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai tambahan pengetahuan tentang tingkat pendapatan dan untuk mengetahui pengaruhnya pada penelitian ini
- c. Bagi akademisi, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan informasi dalam wacana akademik yang berkaitan dengan ilmu pengetahuan dan teknologi sehingga dapat digunakan sebagai masukan, referensi dan pengembangan penelitian sejenis di masa yang akan datang.

F. Keaslian Penelitian

Penelitian ini adalah replika dari penelitian Sari, M., Valeriani, D., & Putri, A. K. yang berjudul Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online Di Kota Pangkalpinang Sedangkan penelitian ini berjudul Analisis Tingkat Pendapatan Supir Taksi Online di Kota Medan. Perbedaan dan Persamaan penelitian terletak pada :

- a. Metode penelitian : Metode penelitian terdahulu menggunakan regresi linear, dan penelitian ini adalah komparatif
- b. Sampel penelitian sebelumnya menggunakan 400 sampel dan sampel pada penelitian ini 100 pengemudi taksi online

- c. Tempat dan waktu Penelitian : Penelitian terdahulu dan penelitian saat ini sama-sama dilaksanakan pada tahun 2021. Tetapi tempat pada penelitian sebelumnya di Pangkal Pinang dan penelitian ini dilaksanakan di kota Medan dan Kabupaten Deli Serdang.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan / atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlock (1991), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Munawar (2005), transportasi adalah kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.
3. Menurut Kamaluddin (2003), transportasi dapat diartikan sebagai suatu proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya.
4. Menurut Simbolon (2003), transportasi adalah suatu proses pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain

dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan. 5. Menurut Miro (2002), transportasi adalah proses pindah, gerak, mengangkut dan mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana objek menjadi lebih bermanfaat dan hal ini tidak terlepas dari alat pendukung

Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (the promoting sector) dan pemberi jasa (the servicing sector) bagi perkembangan ekonomi (Nasution, 2004:15).

Prasarana merupakan komponen berbentuk fasilitas fisik yang bersifat tetap yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Prasarana transportasi di bagi dua bagian berdasarkan manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi sebagai jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah. (Fidel Miro, 2012). Sarana atau moda

merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu propulsi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan sebutan sebagai kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi. Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau wilayah pedesaan, dan ada juga yang melayani wilayah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Selain itu, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi.

Layanan yang lebih luas adalah layanan transportasi yang telah mencapai kota di luar provinsi di mana mereka berada di rumah. Selain itu, ada juga sistem transportasi antar negara yang menyajikan jaringan internasional. Berbagai layanan transportasi dibagi menjadi dua jenis, yaitu:

- 1) Pelayanan transportasi berdasarkan tataran kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya menyajikan perjalanan lokal, yang berarti lokasi asal dan tujuannya dekat.
 - b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang-barang yang bepergian dengan lokasi dan tujuan asli yang telah melampaui batas lokal atau lebih jauh.

- c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak lebih jauh dari transportasi regional dan di luar perbatasan regional.
 - d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang menyajikan perjalanan dari urutan asal ke tujuan dengan jarak terjauh, yang menembus batas-batas negara.
- 2). Layanan transportasi berdasarkan batas administrasi
- a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
 - b. Transportasi Antara Kota Antar Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tetapi hanya sejauh di provinsi yang sama
 - c. Transportasi Antara Kota Antar Provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota tetapi telah melampaui batas provinsi, dengan kata lain, dari kota yang berbeda di provinsi yang berbeda.
 - d. Transportasi antar negara (seluruh perbatasan) adalah transportasi yang melayani lokasi asli dan tujuan yang telah melampaui batas-batas negara dengan Ordo Asal dan tujuannya adalah kota-kota di berbagai negara.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

- a. Transportasi darat terdiri dari semua bentuk peralatan transportasi yang beroperasi di darat. Fasilitas transportasi darat ini sering dianggap identik dengan fasilitas transportasi jalan. Fasilitas transportasi darat memiliki fitur

khusus yang terletak di area cakupan.

- b. Transportasi laut / air terdiri dari semua bentuk fasilitas transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis fasilitas transportasi air ini secara fisik sama sehingga distribusi formasi tidak sebanyak dan sebagai akibat dari transportasi darat.
- c. Transportasi udara terdiri dari semua bentuk peralatan transportasi yang beroperasi di udara. Klasifikasi model (bentuknya) hanya satu formulir, yaitu pesawat (Fidel Miro, 2012).

Transportasi dengan kegiatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat memiliki hubungan yang sangat dekat. Hal ini disebabkan oleh kebutuhan perjalanan manusia dan barang yang timbul karena kegiatan kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti 8 tuntutan untuk memenuhi kebutuhan barang (makanan, pakaian dan dewan) dan juga kebutuhan manusia untuk kegiatan sosial (hubungan keluarga dan komunitas), dan kebutuhan non-fisik (mempelajari pengetahuan, melakukan agama, rekreasi, kerabat kunjungan, kegiatan kesehatan seperti olahraga atau rumah sakit) dan kegiatan lainnya. Tetapi lokasi fisik dari semua kebutuhan yang disebutkan di atas memiliki jarak dari manusia yang membutuhkannya, sehingga ada ketergantungan dan kepentingan manusia dalam transportasi.

Ini membutuhkan adanya transportasi untuk mendukung dan memfasilitasi manusia untuk mendapatkan semua objek yang dibutuhkan. Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial-ekonomi-nya pasti akan berubah, seperti pengembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan

teknologi, pertumbuhan populasi yang cepat, urbanisasi berat, pembangunan daerah dan yang lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan pengembangan dan perubahan dalam sistem kegiatan sosial ekonomi. Di sisi lain, perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi. Perubahan dalam menggunakan transportasi telah terjadi dalam kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini, yaitu masyarakat mulai beralih dari mereka yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi online. Dalam hal ini masyarakat perlahan mulai meninggalkan cara lama dan beralih menggunakan cara baru atau lebih modern, sebagai akibat dari kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Ini adalah salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung arah kemajuan, di mana masyarakat berubah dari tradisional ke masyarakat modern (Abbas Salim, 2002).

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan pengembangan masyarakat dan pertumbuhan industrialisasi. Dengan penyebab transportasi, ada spesialis atau pembagian kerja sesuai dengan keahlian sesuai dengan budaya, bea cukai, dan budaya suatu bangsa atau wilayah. Item atau komoditas memiliki nilai sesuai dengan tempat dan waktu, jika item dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain.

Pada dasarnya transportasi atau transfer penumpang dan barang dengan transportasi ini adalah dengan mampu mencapai tujuan dan menciptakan / meningkatkan utilitas (kegunaan) barang yang diangkut.

Utilitas yang dapat dibuat oleh transportasi, terutama untuk barang yang diangkut, yaitu: (Russian Kamaludin, 2016)

- a. Utilitas Tempat (Place Utility): Yaitu kenaikan atau tambahan nilai ekonomi atau nilai kegunaan dari suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat/daerah dimana komoditi tersebut mempunyai kegunaan yang lebih kecil ke tempat/daerah dimana komoditi tersebut mempunyai kegunaan yang lebih besar.
- b. Utilitas Waktu (Time Utility): yang berarti dengan adanya transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan barang untuk memenuhi kebutuhan dengan menyediakan barang tersebut tepat pada waktunya.

Transportasi merupakan kebutuhan yang vital bagi masyarakat karena dibutuhkan untuk mendukung aktivitasnya sehari-hari. Bagi masyarakat kota sendiri transportasi adalah kebutuhan para pekerja untuk bisa mencapai lokasi pekerjaan, bagi para pelajar dan mahasiswa untuk sampai ke sekolah dan kampus, bagi para pedagang untuk sampai ke pusat-pusat perdagangan. Transportasi dibutuhkan bukan hanya untuk menindahkan orang dari satu tempat ke tempat lainnya, tetapi untuk memindahkan barang. Karena tingginya kebutuhan masyarakat akan transportasi ini, maka wajar apabila transportasi memiliki peran yang penting dalam menunjang perekonomian suatu kota dan masyarakat menuntut adanya pelayanan transportasi yang baik. Transportasi dapat diklasifikasikan menurut macam, atau jenisnya yang lebih lanjut dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi daerah geografis transportasi itu berlangsung dan dari sudut teknis serta alat angkutannya (Rustian Kamaludin, 2003).

1. Dari segi barang yang diangkut

- Angkutan penumpang (passanger)
- Angkutan barang (goods)
- Angkutan pos (mail)

2. Dari sudut geografis

- Angkutan antar benua
- Angkutan antar continental
- Angkutan antar pulau
- Angkutan antar daerah
- Angkutan di dalam kota

3. Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya

- Angkutan jalan raya atau highway transportation (road transportation)
- Pengangkutan rel (rail transportation)
- Pengangkutan melalui air di pedalaman (inland transportation)
- Pengangkutan pipa (pipe line transportation)
- Pengangkutan laut atau pengangkutan samudera (ocean transportation)
- Pengangkutan udara (transportation by air)

2. Transportasi Angkutan Umum

Kata angkutan umum berasal dari akar kata “angkut” yang berarti mengangkat dan mengangkut. Pelayaran adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim, dimana pengangkut

berkewajiban untuk mengangkut barang dan/atau orang dengan aman dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, dan pengirim wajib membayar ongkos angkut tersebut. Seiring bertambahnya jumlah kendaraan dan kemajuan teknologi transportasi masyarakat, inovasi pada kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan memberikan pelayanan kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai.

Bersumber pada Peraturan Pemerintah Nomor. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalur dipaparkan angkutan merupakan pemindahan orang serta ataupun benda dari satu tempat ke tempat lain dengan memakai kendaraan. Pasal 47 ayat(1) Undang- Undang No 22 Tahun 2009 tentang Kemudian Lintas serta Angkutan Jalur membagi kendaraan jadi kendaraan bermotor serta kendaraan tidak bermotor. Setelah itu pada Pasal 47 ayat(2), kendaraan bermotor dipecah lagi jadi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bis, mobil benda serta kendaraan spesial. Kendaraan bermotor terdapat yang perseorangan serta terdapat pula kendaraan bermotor universal.

Bersumber pada Pasal 1 poin ke- 10 undang- undang 22 Tahun. 2009, kendaraan bermotor universal merupakan tiap kendaraan yang digunakan buat angkutan benda serta/ ataupun orang dengan dipungut bayaran.(Adji Adisasmita, 2011) Ojek sendiri ialah jasa transportasi memakai sepeda motor serta dengan dipungut bayaran. Dengan menyamakan 2 perihal di atas hingga sepatutnya dapatlah kita simpulkan

kalau Ojek ialah kendaraan bermotor universal. Hendak namun, kasus utamanya malah terletak pada kendaraan itu sendiri, ialah sepeda motor. Sepeda motor dinilai tidak cocok dengan angkutan perkotaan di jalan-jalan utama. Apalagi ojek tidak tercantum dalam angkutan universal yang ada dalam UU Nomor 22 Tahun 2009. UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Kemudiran Lintas serta Angkutan Jalur memanglah tidak mengatakan dengan jelas kalau sepeda motor tercantum kendaraan bermotor universal, namun dalam UU tersebut pula tidak ada larangan menimpa 20 pemakaian sepeda motor selaku kendaraan bermotor universal.

Contoh ialah Pasal 137 ayat(2),“ Angkutan orang yang memakai Kendaraan Bermotor berbentuk Sepeda Motor, Mobil penumpang, ataupun bis”. Dalam Peraturan Pemerintah(PP) Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalur pula tidak disebutkan dengan jelas menimpa pemakaian sepeda motor selaku kendaraan universal buat mengangkat orang. Pasal 10 ayat(4) PP Nomor. 74 Tahun 2014 cuma menarangkan teknis sepeda motor selaku angkutan benda. Jadi, belum terdapat peraturan yang mengendalikan secara jelas menimpa keberadaan ojek, khususnya Gojek yang dikira melanggar peraturan angkutan orang. Dengan begitu pelakon usaha jasa transportasi online wajib penuhi ketentuan supaya dapat diizinkan oleh pemerintah dengan memenuhi ketentuan syarat buat seluruh layanan transportasi online harus mendaftarkan pengemudinya ke dalam wujud tubuh usaha sebab telah

dilegalkan oleh pemerintah. Gustav Radbruch merupakan seseorang filosof hukum serta seseorang pakar hukum dari Jerman yang terkemuka yang mengarahkan konsep 3 ilham faktor bawah hukum. Ketiga konsep bawah tersebut dikemukakannya pada masa Perang Dunia II. Tujuan hukum yang dikemukakannya tersebut oleh bermacam ahli diidentikan pula selaku tujuan hukum.

Ada pula 3 tujuan hukum tersebut merupakan keadilan, kepastian, serta kemanfaatan. Dari komentar tersebut, tujuan kemanfaatan pada hukum jadi corak utama selaku tujuan keberadaan hukum itu sendiri. Tujuan kemanfaatan itu merupakan bekerjanya hukum di warga efisien ataupun tidak.

Dalam nilai kemanfaatan, hukum berperan selaku perlengkapan buat memotret fenomena warga ataupun realita sosial serta bisa berikan khasiat ataupun berdaya guna untuk warga. Dalam aktivitas pengangkutan di darat, ada 2 tipe angkutan, ialah angkutan yang beroperasi di jalur serta angkutan yang beroperasi di atas rel, serta dalam perihal ini hendak dibahas menimpa tipe angkutan benda di jalur. Dalam Undang- Undang No 22 Tahun 2009 tentang Kemudian Lintas serta Angkutan Jalur(UU Kemudian Lintas serta Angkutan Jalur) pada Pasal 137 Ayat(2) didetapkan kalau angkutan benda bisa memakai kendaraan bermotor serta kendaraan tidak bermotor. Tanggung jawab dalam makna liability bisa dimaksud selaku tanggung gugat 21 serta

ialah wujud khusus dari tanggung jawab hukum bagi hukum perdata. Tanggung gugat merujuk pada posisi seorang ataupun tubuh hukum yang ditatap wajib membayar sesuatu kompensasi ataupun ubah rugi sehabis terdapatnya kejadian hukum

3. Transportasi Online

Transportasi online merupakan perlengkapan angkut benda ataupun manusia yang berbasis internet. Perlengkapan angkut yang memakai kendaraan individu yang dihubungkan dengan suatu aplikasi. Aplikasi tersebut bisa diunduh ataupun yang biasa di tahu dengan kata unduh, selaku penghubung antara pengguna serta pengemudi yang sangat memudahkan pemesanan. Transportasi online ialah bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan buat memudahkan bermacam kegiatan manusia tiap hari

Go-Jek Indonesia

Dikutip dari laman resmi Go-Jek berikut adalah hal-hal mengenai Go-Jek. Bermula di Tahun 2010 sebagai perusahaan transportasi roda dua melalui panggilan telepon, Go-Jek kini telah tumbuh menjadi on-demand mobile platform dan aplikasi terdepan yang menyediakan berbagai layanan lengkap mulai dari transportasi, logistik, pembayaran, layan-antar makanan, dan berbagai layanan on-demand lainnya. Go-Jek adalah sebuah perusahaan teknologi berjiwa sosial yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan pekerja di berbagai sektor informal di Indonesia.

Kegiatan Go-Jek bertumpu pada 3 nilai pokok: kecepatan, inovasi, dan dampak sosial. Para pegemudi Go-Jek mengatakan bahwa pendapatan mereka meningkat semenjak bergabung sebagai mitra dengan mendapatkan akses ke lebih banyak pelanggan melalui aplikasi Go-Jek. Mereka juga mendapatkan santunan 10 kesehatan dan kecelakaan, akses kepada lembaga keuangan dan asuransi, cicilan otomatis yang terjangkau, serta berbagai fasilitas yang lain. Go-Jek telah beroperasi di 50 kota di Indonesia, seperti Jakarta, Bandung, Surabaya, Bali, Makassar, Medan, Palembang, Semarang, Yogyakarta, Balikpapan, Malang, Solo, Manado, Samarinda, Batam, Sidoarjo, Gresik, Pekanbaru, Jambi, Sukabumi, Bandar Lampung, Padang, Pontianak, Banjarmasin, Mataram, Kediri, Probolinggo, Pekalongan, Karawang, Madiun, Purwokerto, Cirebon, Serang, Jember, Magelang, Tasikmalaya, Belitung, Banyuwangi, Salatiga, Garut, Bukittinggi, Pasuruan, Tegal, Sumedang, Banda Aceh, Mojokerto, Cilacap, Purwakarta, Pematang Siantar, dan Madura serta pengembangan di kotakota lainnya pada tahun mendatang.

Pengertian Pengemudi Go-Jek Menurut KBBI, pengemudi adalah orang yang (pekerjaannya) mengemudikan (perahu, mobil, pesawat terbang, dan sebagainya). Sehingga definisi pengemudi Go-Jek adalah orang yang sudah bergabung menjadi mitra Go-Jek dan memenuhi syarat-syarat yang ditetapkan oleh perusahaan untuk menjadi pengemudi Go-Jek. Adapun syarat-syarat yang ditetapkan oleh Go-Jek adalah sebagai berikut (dikutip dari laman <https://www.go-jek.com>):

- a. Mengisi formulir pendaftaran yang disediakan.
- b. Calon pengemudi wajib memiliki android smartphone.
- c. Calon pengemudi wajib memiliki SIM C aktif.
- d. Calon pengemudi harus menyediakan motor dengan STNK aktif.
- e. Memiliki Surat Keterangan Catatan Kepolisian (disingkat SKCK).

Ada pula pengemudi Go- Jek dibedakan atas tipe kendaraan yang digunakan ialah pengemudi dengan memakai sepeda motor(Go- Ride) serta pengemudi dengan memakai mobil(Go- Car). b) Misi Go- Jek Ada pula misi utama dari Go- Jek ialah“ Membagikan Akibat Sosial Lewat Teknologi”. Diawali dengan memberitahu kepada seluruh orang kalau Go- Jek merupakan startup asli Indonesia dengan misi sosial. Go- Jek mau tingkatkan kesejahteraan sosial dengan menghasilkan efisiensi pasar.

4 Manfaat Transportasi

Pengangkutan atau transportasi bukanlah tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut-paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beranekaragam. Karena itu manfaat pengangkutan dapat pula dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan dalam segi ekonomi, sosial, politik, dan kewilayahan (M. Nur Nasution, 2014).

a). Manfaat ekonomi

Tujuan aktivitas ekonomi merupakan penuhi keinginan orang dengan

menghasilkan khasiat. Pengangkutan merupakan satu tipe aktivitas yang menyangkut kenaikan keinginan orang dengan mengganti posisi geografis orang atau benda. Dengan angkutan materi dasar dibawa mengarah tempat penciptaan serta dengan angkutan jumlah hasil penciptaan dibawa ke pasar. Tidak hanya itu, dengan angkutan pula para pelanggan tiba ke pasar ataupun tempat jasa kebutuhannya, semacam pasar, rumah sakit, pusat tamasya, serta lain- lainnya. Sementara itu, khasiat transportasi alam pertukaran benda memunculkan bermacam akibat, ialah selaku selanjutnya:

- Pertukaran benda pada biasanya ialah bisnis bisnis antara 2 kelompok penjual dan pembeli. Tanpa pengangkutan, kedua kelompok masyarakat itu bersama- sama berada hanya dalam satu kelompok kecil sehingga keuntungan perdagangan jadi terbatas. Persediaan barang di pasar yang berbeda-beda dapat disamakan.
- Keahlian memindahkan benda dari satu tempat yang memiliki bekal banyak ke tempat yang sangat jarang hendak benda itu mengarah membandingkan harga benda yang berhubungan.
- Begitu area bekal menyebar, kompetisi dampingi pedagang bertambah serta harga mengarah hendak bertahan pada sesuatu kadar yang alami. Spesialisasi dalam kegiatan ekonomi dimudahkan dan didukung.
- Pertukaran barang dampingi kelompok masyarakat menimbulkan komunikasi antarorang yang ikut serta dalam ikatan bisnis.

- Harga sesuatu benda di bermacam tempat bisa diseragamkan.

b). Manfaat sosial

Wujud kemasyarakatan bisa bertabiat sah, semacam ikatan dengan badan penguasa ataupun swasta, serta bisa pula bertabiat tidak sah, semacam ikatan dengan keluarga. Buat kebutuhan ikatan sosial ini, pengangkutan amat menolong dalam sediakan bermacam keringanan, antara lain :

- a) pelayanan untuk perorangan maupun kelompok,
- (b) pertukaran atau penyampain informasi,
- (c) perjalanan untuk rekreasi,
- (d) perluasan jangkauan perjalanan sosial,
- (e) pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja, dan
- (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan pendudukan menjadi kelompok yang lebih kecil.

c). Manfaat politis dan keamanan

Sebagian khasiat politis pengangkutan yang bisa legal untuk negeri manapun ialah selaku selanjutnya:

- Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu negara.
- Keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak

dikehendaki mungkin sekali bergantung pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang.

- Sistem pengangkutan yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana alam.

d). Manfaat kewilayahan

Tidak susah buat menguasai kalau pengangkutan serta aturan untuk tanah tidak bisa dipisahkan. Aktivitas pengangkutan yang terkabul jadi lalu- lintas pada hakikatnya merupakan aktivitas mengaitkan 2 posisi aturan untuk tanah yang bisa jadi berlainan, namun bisa jadi pula serupa. Mengangkat orang ataupun benda dari sesuatu tempat ke tempat lain berarti memindahkannya dari satu untuk tanah ke untuk tanah yang lain, berarti mengganti angka murah orang ataupun benda itu.

Pengangkutan merupakan bagian aktivitas ekonomi yang bersangkutan dengan pelampiasan keinginan orang dengan metode mengganti posisi geografi benda ataupun orang. Ini berarti, salah satu tujuan berarti pemograman aturan untuk tanah ataupun sistem pengangkutan merupakan mengarah ke penyeimbang yang berdaya guna antara kemampuan untuk tanah dengan keahlian pengangkutan.

5 Pendapatan

Dalam mengukur situasi ekonomi seorang ataupun rumah tangga, salah satu rancangan yang sangat kerap dipakai merupakan lewat tingkatan pemasukan. Pemasukan membuktikan semua duit yang diperoleh seorang ataupun rumah tangga sepanjang waktu durasi khusus pada sesuatu aktivitas ekonomi. Dengan tutur lain pemasukan pula bisa dijabarkan selaku totalitas pendapatan yang diperoleh pekerja atau pegawai, bagus berbentuk raga ataupun non raga sepanjang beliau melaksanakan profesinya pada sesuatu industri, hingga lembaga diharapkan supaya sanggup penuhi keinginan hidupnya.

Arti penting para pekerja mau melaksanakan bermacam profesi merupakan buat mendapatkan pemasukan yang lumayan menurutnya serta keluarganya. Dengan terkabul keinginan itu, hingga hendak berhasil kehidupan yang aman. Bisa dibilang kalau pemasukan itu berbentuk imbalan serta pula pemasukan dari kekayaan semacam carter, bunga serta deviden, dan pembayaran memindahkan ataupun pendapatan dari penguasa semacam bantuan sosial ataupun asuransi(Ahmad Atilla, 2003).

Imbalan bagi peraturan penguasa tahun 1982 artikel 1 merupakan sesuatu pendapatan selaku balasan dari profesi pada pegawai buat sesuatu profesi ataupun pelayanan yang sudah ataupun hendak dicoba, diklaim ataupun ditaksir dalam wujud duit yang diresmikan bagi sesuatu akad, ataupun perundang- undangan, serta dibayarkan atas bawah akad kegiatan dampingi industri serta pegawai, tercantum bantuan bagus buat pegawai sendiri ataupun buat keluarganya.

Arti pemasukan merupakan duit yang diperoleh oleh perorangan, industri serta organisasi- organisasi lain dalam wujud imbalan, pendapatan, carter, bunga, komisi, biaya, serta keuntungan, dorongan, bantuan pengangguran, pensiun, serta lain serupanya. Pemasukan merupakan keseluruhan

pendapatan duit serta bukan duit seorang ataupun rumah tangga sepanjang rentang waktu khusus.

Bagi Mankiw(2016) pemasukan perorangan merupakan jumlah pemasukan yang diperoleh rumah tangga serta bidang usaha nonkorporat.

Sedangkan pemasukan individu bisa dimaksud selaku seluruh tipe pemasukan, tercantum pemasukan yang didapat tanpa membagikan suatu aktivitas apapun, yang diperoleh oleh masyarakat sesuatu negeri.

Pemasukan(income) merupakan keseluruhan pendapatan(duit serta bukan duit)

seorang ataupun sesuatu rumah tangga sepanjang rentang waktu khusus.

Terdapat 3 pangkal pendapatan rumah tangga ialah:

- 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.

Peninggalan produktif merupakan peninggalan yang membagikan pendapatan atas batasan pelayanan penggunaannya. Terdapat 2 golongan peninggalan produktif. Awal, peninggalan finansial semacam simpanan yang menciptakan pemasukan bunga, saham, yang menciptakan deviden serta profit atas modal apabila diperjualbelikan.

Kedua, peninggalan bukan finansial semacam rumah yang membagikan pemasukan sewa

3) Pendapatan dari pemerintah.

Pemasukan dari penguasa ataupun pendapatan memindahkan merupakan pemasukan yang diperoleh bukan selaku menanggapi pelayanan input yang diserahkan. Pembayaran yang dicoba oleh penguasa misalnya pembayaran buat agunan sosial yang didapat dari pajak yang tidak menimbulkan pertambahan dalam output.

Salah satu penanda penting ekonomi buat mengukur keahlian ekonomi warga merupakan tingkatan pemasukan warga. Penanda yang diartikan cuma berhubungan dengan pemasukan serta

pengeluaran, hendak namun yang lebih berarti merupakan mengenali besarnya analogi antara pendapatan dengan pengeluaran. Pemasukan bisa dipakai selaku dimensi dalam memperhitungkan kesuksesan sesuatu upaya serta pula aspek yang memastikan dalam kesinambungan sesuatu upaya. Pemasukan bisa dimaksud selaku jumlah duit yang diperoleh oleh seorang ataupun tubuh upaya sepanjang waktu durasi khusus. Dalam mengukur situasi ekonomi seorang ataupun rumah tangga, salah satu rancangan yang sangat kerap dipakai merupakan lewat tingkatan pemasukan. Pemasukan membuktikan semua duit yang diperoleh seorang ataupun rumah tangga sepanjang waktu durasi khusus pada sesuatu aktivitas ekonomi. Dengan tutur lain pemasukan pula bisa dijabarkan selaku totalitas pendapatan yang diperoleh pekerja atau pegawai, bagus berbentuk raga ataupun non raga sepanjang beliau melaksanakan profesinya pada sesuatu industri, hingga lembaga diharapkan supaya sanggup penuhi keinginan hidupnya.

Arti penting para pekerja mau melaksanakan bermacam profesi merupakan buat mendapatkan pemasukan yang lumayan menurutnya serta keluarganya. Dengan terkabul keinginan itu, hingga hendak berhasil kehidupan yang aman. Bisa dibilang kalau pemasukan itu berbentuk imbalan serta pula pemasukan dari kekayaan semacam carter, bunga serta deviden, dan pembayaran

memindahkan ataupun pendapatan dari penguasa semacam bantuan sosial ataupun asuransi. Imbalan bagi peraturan penguasa tahun 1982 artikel 1 merupakan sesuatu pendapatan selaku balasan dari profesi pada pegawai buat sesuatu profesi ataupun pelayanan yang sudah ataupun hendak dicoba, diklaim ataupun ditaksir dalam wujud duit yang diresmikan bagi sesuatu akad, ataupun perundang-undangan, serta dibayarkan atas bawah akad kegiatan dampingi industri serta pegawai, tercantum bantuan bagus buat pegawai sendiri ataupun buat keluarganya. Arti pemasukan merupakan duit yang diperoleh oleh perorangan, industri serta organisasi-organisasi lain dalam wujud imbalan, pendapatan, carter, bunga, komisi, biaya, serta keuntungan, dorongan, bantuan pengangguran, pensiun, serta lain serupanya. Pemasukan merupakan keseluruhan pendapatan duit serta bukan duit seorang ataupun rumah tangga sepanjang rentang waktu khusus. Pemasukan perorangan merupakan jumlah pemasukan yang diperoleh rumah tangga serta bidang usaha nonkorporat. Sebaliknya bagi Sukirno(2008) pemasukan individu bisa dimaksud selaku seluruh tipe pemasukan, tercantum pemasukan yang didapat tanpa membagikan suatu aktivitas apapun, yang diperoleh oleh masyarakat sesuatu negeri. Marbun(2016) pemasukan merupakan duit yang diperoleh oleh perorangan, industri, serta badan lain dalam wujud imbalan, pendapatan, carter, bunga, komisi, biaya, serta keuntungan.

Ada tiga sumber penerimaan rumah tangga yaitu yang perlu dipahami 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 basis 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.

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 pertambahan dalam output.

6. Tarif

Bayaran merupakan jumlah yang ditawarkan buat mendapatkan pelayanan jasa. Diperoleh ataupun tidaknya sesuatu benda ataupun layanan pelayanan terkait pada ekonomis ataupun mahalny sesuatu produk pelayanan layanan yang ditawarkan. Tadinya bayaran taksi online ditetapkan oleh industri itu sendiri. Dengan tidak terdapatnya kebijaksanaan hal bayaran taksi online dari penguasa industri leluasa menentukan bayaran serta tidak tidak sering taksi online menawarkan banyak promo dengan bayaran dibawah pasaran bayaran taksi pada biasanya. Kebijaksanaan bayaran serta tingkatan pemasukan mempunyai ikatan positif, ialah terus menjadi kecil bayaran yang ditawarkan terus menjadi besar kesempatan mendapatkan pemasukan. Riset yang dicoba Arifin(2020) menciptakan kalau kebijaksanaan bayaran pelayanan mempengaruhi kepada tingkatan pendapatan

Pada biasanya tidak terdapat ikatan antara jarak serta angka pelayanan ataupun value of services. Sebaliknya antara jarak angkutan dengan biaya

menciptakan pelayanan ataupun cost of services pada dasarnya ada ikatan yang akrab. Oleh sebab itu, pada biasanya ada ikatan yang langsung antara jarak yang ditempuh dengan bayaran angkutan yang hendak dipungut ataupun diberatkan pada benda yang hendak dibawa.

Dalam determinasi bayaran angkutan bersumber pada cost of services pricing, hingga yang jadi barometer awal merupakan berapa besarnya biaya ataupun bayaran yang dikeluarkan buat menciptakan pelayanan yang berhubungan. Dengan membagi besarnya bayaran itu, hingga tingginya bayaran ditetapkan oleh besarnya bayaran yang berhubungan ditambah dengan sesuatu tingkatan profit yang alami untuk industri angkutan.

Determinasi bayaran angkutan bersumber pada value of services pricing merupakan terkait pada besarnya angka pelayanan angkutan yang bisa diserahkan oleh pengguna pelayanan angkutan. Bila pengguna pelayanan membagikan angka yang besar atas pelayanan angkutan barangnya, hingga bayaran angkutan jadi besar. Sebaliknya pada saat pengguna pelayanan membagikan angka yang kecil atas pelayanan angkutan barangnya, hingga bayaran angkutannya pula kecil. Besar rendahnya bayaran yang didasarkan atas evaluasi pelayanan itu hendak terkait pula pada fleksibilitas pelayanan angkutan yang berhubungan.

Bayaran untuk fasilitator pelayanan angkutan(operator) merupakan harga dari pelayanan yang diserahkan. Sebaliknya untuk konsumen

pelayanan, besarnya bayaran ialah bayaran yang wajib dibayarkan buat pelayanan yang sudah dipakainya.

Terdapat 3 metode memastikan sistem determinasi bayaran, yaitu

1. Tarif Berdasarkan Biaya Operasi (cost of service pricing), dinyatakan per penumpang-kilometer,
2. Tarif Berdasarkan Nilai Jasa (value of service pricing), besar kecilnya tarif ditentukan nilai yang diberikan pemakai jasa.
3. Tarif Berdasarkan What the traffic will bear, berada antara batas maksimum dan batas minimum. Untuk itu dasar tarif ini adalah berusaha menutupi seluruh biaya variabel dan sebagian biaya tetap.

Jenis Tarif Angkutan Abbas Salim (2002), tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur

- a. Tarif Menurut Trayek, angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transpor yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak yang dijalani oleh moda transpor tersebut (km/mil).
- b. Tarif Lokal, adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu misal tarif bis yang berlaku khusus di DKI.
- c. Tarif Diferensial, adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan diangkut.

Kebijakan Tarif

Warpani (2002), menyatakan kebijakan tarif dapat dipandang sebagai kebijakan multisisi, di satu sisi dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, di sisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan sisi yang lainnya lagi dapat digunakan untuk mengarahkan perkembangan kota.

Penentuan Tarif Angkutan Umum

Warpani (2002), menyatakan penentuan tarif angkutan biasanya didasarkan atas biaya operasi (penyelenggaraan) jasa angkutan yang terdiri atas: biaya tetap, yaitu biaya yang tidak berpengaruh oleh kegiatan pengoperasian kendaraan. Penyedia jasa (pengusaha angkutan) selalu menginginkan pemberlakuan tarif setinggi mungkin dengan maksud mempercepat pengambilan modal, sedangkan pengguna jasa (penumpang) selalu menghendaki tarif serendah mungkin. Dalam upaya mempertemukan kedua kepentingan ini, maka tarif jasa angkutan umum tertentu ditentukan oleh pemerintah. Penentuan tarif beberapa macam jasa angkutan diserahkan pada mekanisme pasar, yakni kesepakatan antara pengguna jasa dengan penyedia jasa. Dalam masa tertentu, pemerintah dapat menerapkan tarif khusus yakni tambahan biaya yang harus dibayar oleh penumpang

B. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian, beberapa penelitian sebagai referensi dalam penelitian ini. Berikut beberapa penelitian sebelumnya dengan hasilnya antara lain yaitu:

Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
1	Nugraha, A. M. (2018).	Dampak Kehadiran Taksi Online GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan).	Data yang didapat ditabulasikan kedalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik Uji t. Di Medan sendiri Taksi Online hadir pada akhir tahun 2016 khususnya Taksi Online GrabCar, dengan kehadiran Taksi Online GrabCar tersebut memberikan dampak negatif bagi Supir Taksi Konvensional di Medan Khususnya yang bermangkal di Plaza Medan Fair dengan menurunnya pendapatan Supir Taksi Konvensional. 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 Online GrabCar. Hal ini dapat dilihat dari pendapatan sebelum

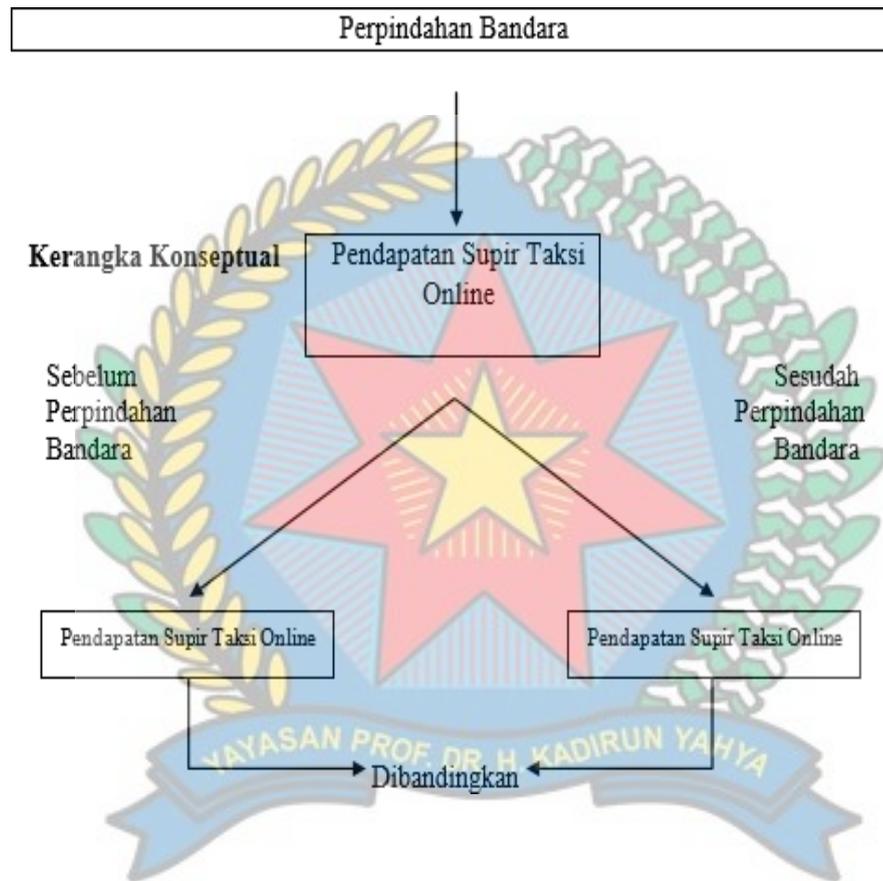
No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
			kehadiran Taksi Online GrabCardan setelah hadirnya Taksi Online GrabCar terjadinya penurunan pendapata
2	Amir, M., & Rahman, A. (2021).	Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) Di Kota Makassar. Jurnal Mirai Management, 5(1), 313-329.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa total skor indicator penelitian sebelum dan sesudah hadirnya transportasi online mengalami penurunan dari 84,28 % atau berkualifikasi sangat tinggi menjadi 36,87 % atau berkualifikasi rendah. Hasil analisis regresi menghasilkan koefisien regresi = - 0,269, konstanta a = 10,128 serta koefisien korelasi r = 0,273 dan koefisien determinasi r ² = 7,4 %. Dengan demikian peneliti berkesimpulan bahwa transportasi online di Kota Makassar berdampak negatif terhadap transportasi konvensional (bentor) dalam bentuk penurunan frekwensi muatan, tariff, penghasilan dan jumlah orang berprofesi pengemudi bentor.
3	Sari, M., Valeriani, D., & Putri, A.	Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver transportasi online di	Hasil penelitian secara simultan menemukan bahwa jam kerja, usia, pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh signifikan terhadap

No	Peneliti	Judul	Hasil Penelitian
	K. (2021)	Kota Pangkalpinang	pendapatan pengemudi transportasi online di Kota Pangkalpinang. Sedangkan secara parsial jam kerja berpengaruh positif dan signifikan, pengalaman kerja berpengaruh negatif dan signifikan, sedangkan umur dan pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan pengemudi transportasi online di Kota Pangkalpinang.

C. Kerangka Konseptual

Dalam riset ini hendak lebih difokuskan pada taksi online, sebabnya sebab kedatangan taxi online membuat perkembangan yang besar dalam pelayanan angkutan penumpang di Indonesia. Alhasil dengan kedatangan taksi online pengaruhi atensi warga buat lebih banyak memakai taksi online. Banyaknya permohonan warga hendak pemindahan taxi online hendak pengaruhi akibat kepada pemasukan taxi online.

Berdasarkan kajian studi pustaka dan penelitian terdahulu maka dapat disusun kerangka pemikiran teoritis yaitu :



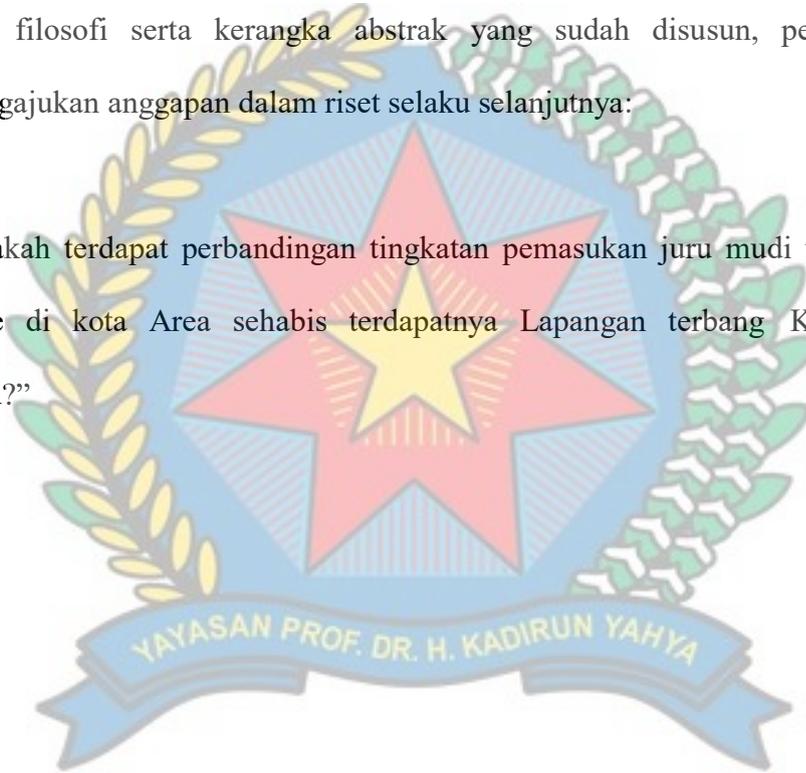
Gambar. 2.1 Kerangka Konseptual

D. Hipotesis

Bagi Sekaren dalam Girang hati Sinulingga(2015), anggapan merupakan statment mengenai ikatan masuk akal antara 2 elastis ataupun lebih yang diklaim dalam wujud kuantitatif alhasil bisa dicoba kebenarannya. Anggapan diformulasikan atas bawah kerangka berasumsi yang ialah balasan sedangkan dari sesuatu permasalahan yang diformulasikan. Terdapat 2 anggapan, ialah anggapan nihil(H_0) serta anggapan statistik(H_a). Anggapan nihil merupakan anggapan minus yang melawan balasan sedangkan yang didesain oleh periset yang kebenarannya wajib dicoba dengan analisa statistik. Sebaliknya

anggapan statistik merupakan kesimpulan sesuatu anggapan yang hendak dicoba kebenarannya lewat kalkulasi statistik. Bersumber pada alas filosofi serta kerangka abstrak yang sudah disusun, periset mengajukan anggapan dalam riset selaku selanjutnya:

“ Apakah terdapat perbandingan tingkatan pemasukan juru mudi taksi online di kota Area sehabis terdapatnya Lapangan terbang Kuala Namu?”



BAB III METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian pada riset ini adalah komparatif. Penelitian adalah jenis penelitian deskriptif yang berusaha menemukan jawaban mendasar tentang sebab dan akibat, dengan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya atau munculnya suatu fenomena tertentu. Penelitian komparatif akan dapat menemukan persamaan dan perbedaan tentang objek, tentang orang, tentang prosedur, karya, tentang gagasan, kritik terhadap orang, kelompok suatu gagasan atau prosedur kerja. Itu juga dapat membandingkan kesamaan pandangan dan perubahan pandangan orang, kelompok atau negara, pada kasus, pada orang, peristiwa atau pada ide.”

B. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dimulai dari Juli sampai dengan oktober 2021.

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Medan. Berikut jadwal penelitian :

Tabel 3.1

Jadwal Penelitian

No	Keterangan	Juli 2021				Agust 2021				Sept 2021				Okt 2021			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	Pengajuan Judul	■	■	■	■												
2	Konsultasi / Bimbingan			■	■	■	■										
3	Pembuatan dan Seminar Proposal					■	■	■	■	■	■						
4	Pengumpulan Data						■	■	■	■	■	■	■	■	■		
5	Analisis Data										■	■	■	■	■		

Ilustrasi dimaksudkan supaya gampang didapat periset mengenai bayaran yang lebih ekonomis serta durasi riset yang lebih kilat.. Populasi yang sama mengarah mempermudah pengumpulan ilustrasi serta terus menjadi sama populasi, terus menjadi besar mungkin buat memakai ilustrasi riset yang kecil.

Determinasi besar ilustrasi didasarkan pada estimasi Roscoe dalam Sugiyono(2017) yang melaporkan kalau besar ilustrasi yang bisa dipakai dalam riset sosial merupakan antara 30 hingga dengan 500 ilustrasi. Diasumsikan kalau kerangka balik sosial ekonomi juru mudi taksi relatif sama. Alhasil jumlah ilustrasi yang hendak didapat dalam riset ini merupakan sebesar 100 ilustrasi. Jumlah ilustrasi telah bisa menggantikan semua populasi di posisi riset mengenai kecilnya besar area riset.

Determinasi jumlah ilustrasi riset memakai metode sampling dengan metode random sampling, yang ialah tipe probability sampling. Dalam metode pengacakan ini, dengan cara teoritis seluruh badan populasi mempunyai kesempatan ataupun kesempatan yang serupa buat diseleksi jadi sampel.

E. Definisi Operasional Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini, ada 2 definisi operasional dan variabel yang digunakan dalam penelitian dan definisi tersebut adalah sebagai berikut:

1. Penghasilan bersih pengemudi taksi online sebelum adanya

Bandara Kuala Amu adalah jumlah uang yang diterima oleh

pengemudi taksi setiap bulan setelah dikurangi pemotongan dari operator online, bahan bakar minyak, dan juga biaya lainnya.

2. Laba bersih pengemudi taksi online setelah adanya bandara Kuala Namu. Ini adalah jumlah uang yang diterima oleh pengemudi taksi online yang beroperasi di area sekitar Bandara Kualanamu yang terletak di Kabupaten Deli Serdang setiap bulannya setelah dipotong dari operator online, bahan bakar minyak, dan juga biaya lainnya.

F. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Studi Kepustakaan, yaitu informasi yang digunakan oleh peneliti dalam mendapatkan informasi yang relevan berhubungan dengan penelitian, misalnya buku buku ilmiah, laporan penelitian, karangan ilmiah, skripsi dan sumber lain baik dalam bentuk cetak maupun elektronik.
2. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya Memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan kepada supir taksi online di Kota Medan yang beroperasi di wilayah sekitar Bandara Kualanamu yang telah ditetapkan sebagai sampel atau responden penelitian.

G. Teknik Analisis Data

Metode penelitian ini menggunakan metode deskriptif, yaitu dengan mengumpulkan data, mengklasifikasikannya, menganalisisnya serta menginterpretasikan sehingga mendapat gambaran yang lebih relevan dari

objekobjek yang diteliti. Metode deskriptif ini adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat, serta tata cara yang berlaku dalam masyarakat serta situasi-situasi tertentu, termasuk tentang hubungan, kegiatan-kegiatan yang sedang berlaku dan pengaruh-pengaruh suatu fenomena.

Data yang nanti diperoleh dari penelitian di lapangan, selanjutnya diolah dan dianalisis untuk mengetahui ada atau tidaknya perbedaan jumlah pendapatan supir taksi online yang beroperasi di wilayah sekitar Bandara Kualanamu maka dilakukan dengan analisis statistik deskriptif (uji parametrik) melalui survei langsung kepada responden di lokasi penelitian dengan menggunakan kuisioner. Dan kemudian mengkaji keterkaitan antara hasil analisis tersebut secara deskriptif

Pembuktian hipotesis ini menggunakan analisis statistik deskriptif dengan metode Pengujian Sampel Berpasangan (Paired sample T-test), yaitu untuk menguji ada atau tidaknya perbedaan rata-rata antara dua kelompok sampel yang berpasangan (berhubungan). Dengan demikian maka pada penelitian ini pembuktian hipotesis dilakukan dengan pengujian terhadap tingkat pendapatan supir taksi pada saat beropersi di Bandara Polonia dan

tingkat pendapatan supir taksi pada saat beroperasi di Bandara Kualanamu.

Metode ini dapat digunakan dengan rumus di bawah ini (Sugiyono, 2007):

Rumus:

$$t = \frac{\bar{x}_1 - \bar{x}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2}}} \left(\frac{1}{\sqrt{n_1}} \right) \left(\frac{1}{\sqrt{n_2}} \right)$$

Ho = Tidak terdapat perbedaan tingkat pendapatan supir taksi pada saat sebelum dan sesudah perpindahan bandara.

Ha = Terdapat perbedaan tingkat pendapatan supir taksi pada saat sebelum dan sesudah perpindahan bandara.

Dasar pengambilan keputusan pada Uji Sampel Berpasangan (paired sample T-test) bisa diperoleh dengan menggunakan t hitung dengan melakukan uji 2 sisi dengan Tingkat signifikansi (α) adalah 5%. Sedangkan t tabel (tabel distribusi t) dicari pada $\alpha = 5\% : 2 = 2,5\%$ dengan derajat kebebasan (df) n-1 atau $30 - 1 = 29$. Adapun kriteria pengujian:

- Ho diterima jika : $-t \text{ tabel} \leq t \text{ hitung} \leq t \text{ tabel}$
- Ho ditolak jika : $-t \text{ hitung} < -t \text{ tabel}$ atau $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$

Berdasar Probabilitas maka:

- Ho diterima jika : $P \text{ value} > 0,05$
- Ho ditolak jika : $P \text{ value} < 0,05$



BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

Bandar Udara Internasional Kualanamu adalah Bandar Udara yang terletak di Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara. Bandara ini terletak 39 km dari kota Medan. Bandara ini adalah Bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Lokasi Bandara ini dulunya bekas areal perkebunan PT Perkebunan Nusantara II Tanjung Morawa yang terletak di Kecamatan Beringin, Deli Serdang, Sumatera Utara. Pembangunan Bandara ini dilakukan untuk menggantikan Bandar Udara Internasional Polonia yang sudah berusia 85 tahun.

Bandara Kualanamu diharapkan dapat menjadi *Hub Airport* yaitu pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya dan *Aerocity* yaitu kawasan perkotaan yang saling memberikan nilai tambah antara bandara dan masyarakat kota disekitarnya. Selain itu, adanya kebijakan untuk melakukan pembangunan Bandara Internasional Kualanamu adalah karena keberadaan Bandar Udara Internasional Polonia di tengah kota Medan yang mengalami keterbatasan Operasional dan sulit untuk dapat dikembangkan serta kondisi fasilitas yang tersedia di Bandar Udara Polonia sudah tidak mampu lagi menampung kebutuhan pelayanan angkutan udara yang cenderung terus meningkat.

Bandara Kualanamu adalah bandara bertaraf Internasional yang terletak di Kecamatan Beringin, Kabupaten Deli Serdang dengan luas lahan pembangunan mencapai 1,365 ha dengan jarak berkisar 26 km dari arah timur kota Medan. Bandara kualanamu termasuk ke dalam bandara terbesar di Indonesia yang dapat terhubung langsung dengan moda transportasi kereta. Selain terhubung dengan moda kereta, akses lain juga dapat dilalui jalan tol. Lokasi bandara dulunya merupakan bekas areal perkebunan milik PTPN II Tanjung Morawa, Kecamatan Beringin yang tidak produktif lagi, sehingga pihak Angkas Pura II melakukan pembebasan lahan. Pembangunan bandara dilakukan untuk menggantikan fungsi bandara Polonia dan pemerintah membuat kebijakan memindahkan bandara dari bandara Polonia ke bandara Kualanamu.

Perpindahan terjadi karena keadaan bandara Polonia yang berada di kota Medan mengalami keterbatasan operasional dan kapasitas penumpang telah melebihi ketentuan sehingga tidak mampu menampung tingginya kebutuhan pelayanan yang cenderung terus meningkat. Bandara internasional kualanamu mulai beroperasi sejak tahun 2013 dan telah diresmikan oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 27 Maret 2014.

Dengan diresmikannya bandara tersebut diharapkan dapat menjadi tempat pangkalan transit penerbangan internasional yang mampu menampung kebutuhan angkutan udara kawasan Sumatera dan sekitarnya. Setelah peresmian bandara, pihak penerbangan memberikan pelayanan sebaik-baiknya demi perkembangan bandara dan selama proses pembangunan, banyak masalah yang dihadapi oleh PT Angkasa Pura II terutama pada pembebasan

lahan yang disebabkan krisis moneter sehingga pembangunan bandara kualanamu tertunda.

Bandara kualanamu memiliki peran sebagai sarana transportasi udara yang dapat menghubungkan lokasi baik antar daerah, antar provinsi maupun antar negara. Keberadaan bandara kualanamu secara langsung memberikan pengaruh positif terhadap pengembangan ekonomi wilayah berupa pendapatan masyarakat, yang mana membawa pengaruh bagi ekonomi keluarga.

Bandar Udara Internasional Kualanamu yang merupakan pengganti dari Bandar Udara Polonia yang sudah kelebihan kuota penumpang dan lokasi yang terdapat di tengah Kota Medan akan menjadi bandar udara yang jauh lebih baik melalui visi dan misinya, adapun visi dan misi Bandar Udara Internasional Kualanamu adalah sebagai berikut : Visi Bandar Udara Internasional Kualanamu yaitu : “Menjadi bandar udara *Hub Port* dan *Aerocity*” Misi Bandar Udara Internasional Kualanamu yaitu :

1. Mengelola jasa bandar udara kelas dunia dengan mengutamakan tingkat keselamatan, keamanan, dan kenyamanan untuk meningkatkan kepuasan penumpang.
2. Konektivitas yang tinggi (memudahkan penumpang untuk terhubung dengan penerbangan selanjutnya dengan berbagai maskapai dalam hari yang sama).
3. Kapasitas bandar udara yang mampu menangani volume *inbound-outbound* dan *traffic transit* yang tinggi.
4. Fasilitas bandar udara yang bersih, nyaman dan menyenangkan untuk transit.

5. Mengembangkan Sumber Daya Manusia dan budaya perusahaan yang berkinerja tinggi dengan menerapkan sistem manajemen kelas dunia.
6. Menjalinkan kerjasama yang saling menguntungkan dengan mitra usaha dan mitra kerja serta mengembangkan secara sinergis dalam pengelolaan jasa bandar udara.
7. Memberikan nilai tambah yang optimal bagi masyarakat dan lingkungan.

Perkembangan dan pertumbuhan Kota Medan di berbagai sektor membawa konsekuensi terhadap meningkatnya kegiatan transportasi online. Kota Medan yang berfungsi sebagai ibukota provinsi Sumatera Utara sangat berperan sebagai pusat berbagai kegiatan baik dalam konteks lokal maupun regional.

Hal inilah yang pada akhirnya menimbulkan intensitas perputaran uang yang sangat tinggi baik itu perputaran uang internal maupun perputaran uang eksternal. sehingga konsekuensinya dibutuhkan suatu fasilitas yang dapat menampung pergerakan penduduk ketika terjadinya aktivitas perpindahan moda transportasi.

Kota Medan yang merupakan ibukota propinsi Sumatera Utara maka tidak dapat dipungkiri dikatakan sebagai pusat pelayanan dan pengembangan transportasi online dalam provinsi itu sendiri.

Untuk mendukung aktifitas transportasi online itu sendiri, pendirian suatu objek transit atau pemberhentian moda angkutan transportasi online sangatlah penting keberadaannya, dalam hal ini Bandara Internasional Kualanamu didirikan dengan tujuan dapat menampung segala pelayanan moda transportasi tersebut.

Ditinjau dari fungsi dan jangkauan pelayanan maka Bandara Internasional Kualanamu dinobatkan sebagai salah satu Bandara induk Kota Medan yang dapat menampung berbagai aktifitas moda angkutan umum/online baik antar kota dalam provinsi maupun angkutan umum dalam kota.

Bagi masyarakat dengan kehadiran ojek online ini dapat memberikan dampak positif karena masyarakat terbantu beberapa poin positifnya kehadiran aplikasi ojek online terbukti telah memberikan banyak pilihan dan kemudahan bagi masyarakat sebagai pengguna atau konsumen. Artinya, sisi positifnya masyarakat menikmati keuntungan ekonomi karena fakta di lapangan layanan ojek online dirasakan jauh lebih efektif dibandingkan dengan jasa transportasi konvensional. Kehadiran ojek online menyebabkan pelanggan memiliki akses untuk mendapatkan transportasi sesuai waktu dan tempat yang diinginkan, tidak perlu menunggu angkutan di jalan dan menghemat waktu tempuh, dan juga transportasi online lebih mudah dicari, harga lebih transparan,

transportasi online jauh lebih aman, jauh lebih nyaman, sangat fleksibel. Kehadiran ojek online juga sudah dapat menekan angka pengangguran dimana banyak menyerap lapangan pekerjaan bagi masyarakat. Karena dari semua kalangan dapat mendaftarkan dirinya sebagai pengemudi ojek online dengan syarat yang cukup mudah.

B. Hasil Penelitian

Independent Sample T Test. Independent Paired Sample T Test digunakan untuk menguji signifikansi beda rata-rata dua kelompok. Tes ini juga digunakan untuk menguji pengaruh variabel independent terhadap variabel dependent. Untuk mengkaji perbedaan pendapatan taksi online sebelum dan sesudah bandara pindah, diperlukan alat analisis data menggunakan uji beda paired t test.

Paired sample T-test digunakan peneliti untuk mengetahui adanya perbedaan pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan. Ketentuan yang berlaku dalam model uji beda ini disesuaikan dengan ketentuan hipotesis dengan asumsi:

1. H_0 : Tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada pendapatan taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan.
2. H_a : Terdapat perbedaan yang signifikan pada pendapatan taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan.

Berikut ini hasil olah data dengan bantuan program SPSS 25 :

Tabel 4.1
Hasil Uji Beda Pendapatan Supir Taksi Online Sebelum dan Setelah
Bandara Dipindah
Paired Samples Statistics

	Mean	N	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pair 1	Sebelum Dipindah	100	.94367	.09437
	Setelah Dipindah	100	1.00282	.10028

		Paired Differences				t	df	Sig. (2-tailed)	
		Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
					Lower				Upper
Sebelum Dipindah - Setelah Dipindah	Pair 1	-.10000	1.31426	.13143	-.36078	.16078	-.761	99	.449

Sumber : *Output* SPSS 2021

Kriteria penerimaan dan penolakan hipotesis adalah seperti berikut:

- Ho ditolak dan Ha diterima apabila sig (2-tailed) $< \alpha = 0,05$
- Ho diterima dan ha ditolak apabila sig (2-tailed) $> \alpha = 0,05$

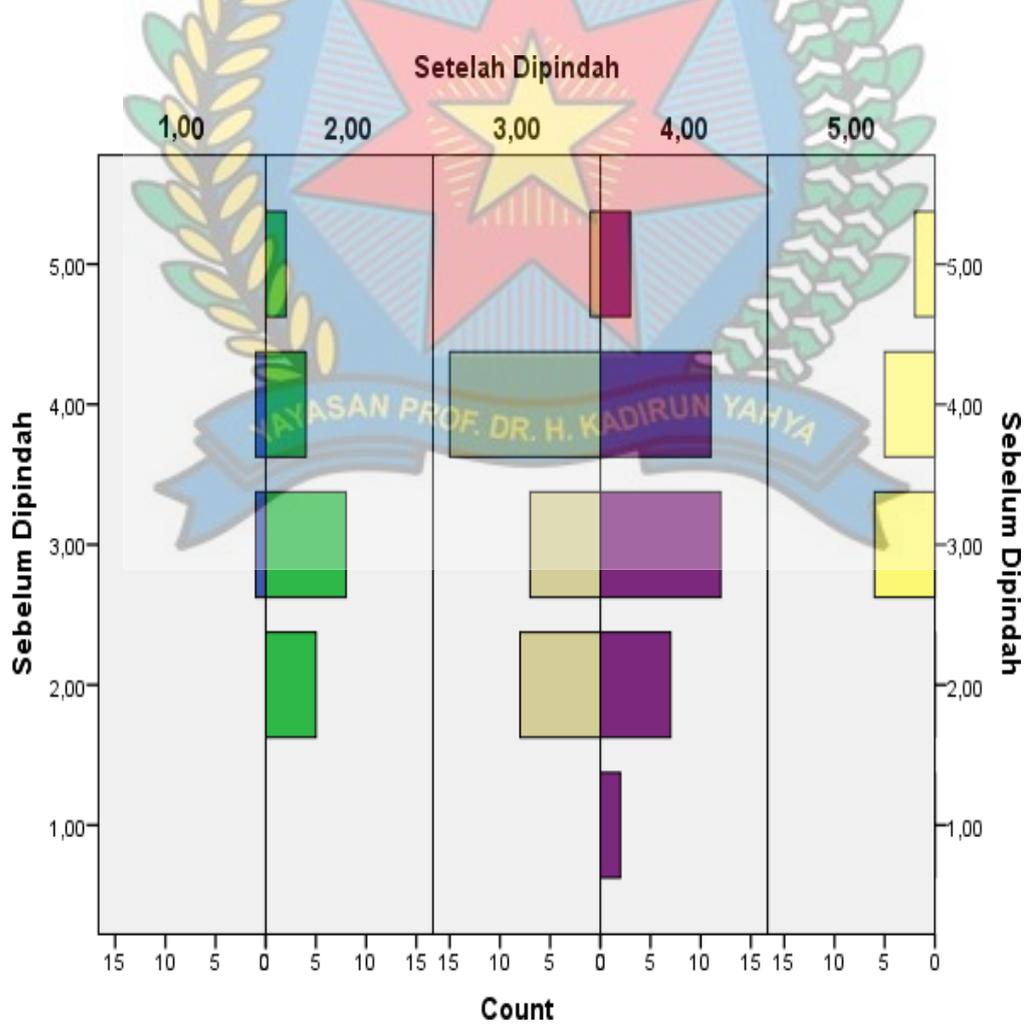
Berdasarkan output dari bantuan program SPSS 25 di atas maka diperoleh hasil sebagai berikut :

Rata-rata tingkat pendapatan supir taksi online sebelum bandara dipindah sebesar 3.28% dan setelah dipindahkan tingkat pendapatan supir taksi online meningkat menjadi 3.38%%. Nilai sig (2-tailed) untuk variabel pendapatan supir taksi online adalah sebesar 0.45 yang artinya $> \alpha = 0.05$. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan. Dengan demikian, berdasarkan kriteria penerimaan dan penolakan hipotesis diketahui bahwa H0 diterima dan Ha ditolak. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan

pada variabel pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan di Kota Medan.

C. Pembahasan

Berikut skema hasil uji beda pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan.



Gambar 4.1
Skema Hasil Pendapatan Supir Taksi Online Sebelum dan Sesudah Bandara dipindahkan

Berdasarkan gambar diatas diketahui bahwa pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan mengalami fluktuasi namun hasil menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan.

Dengan berkembangnya teknologi yang semakin canggih hadirilah terobosan baru untuk memudahkan masyarakat yaitu transportasi online yang sedang marak saat ini. Dari keadaan tersebut membuat supir transportasi umum lainnya semakin tersaingi dan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi online yang lebih memudahkan calon penumpang mendapatkan transportasi hanya menggunakan smartphone tanpa harus keluar rumah. Dari hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan para transportasi online yang ada di kota Meda dapat disimpulkan bahwa kondisi supir taksi online dapat dilihat dari pendapatan sebelum dan sesudah perpindahan bandara. Penyebaran taksi online tersebut juga tidak hanya ada di bandara melainkan disemua tempat umum. Ditinjau dari taksi online saja, saat ini pendapatan setiap supir taksi online tidaklah sama dikarenakan adanya daya saing terhadap sesama supir taksi online maupun transportasi umum lainnya seperti contohnya moda dan kereta api.

Untuk mengurangi kepadatan kendaraan dan akan menghambat pendapatan supir taksi online, ojek online (sepeda motor) dilarang mengantar/menjemput penumpang disekitar bandara, hal itu ditandai dengan tidak adanya produk bike sebuah aplikasi online (grabbike/gojek) jika berada di bandara maupun menuju ke bandara.

Hasil penelitian pendapatan supir taksi online menggunakan uji t mendapati hasil yang positif namun tidak signifikan sebelum dan sesudah perpindahan bandara.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan dengan menggunakan metode uji beda T Test dapat disimpulkan: bahwa

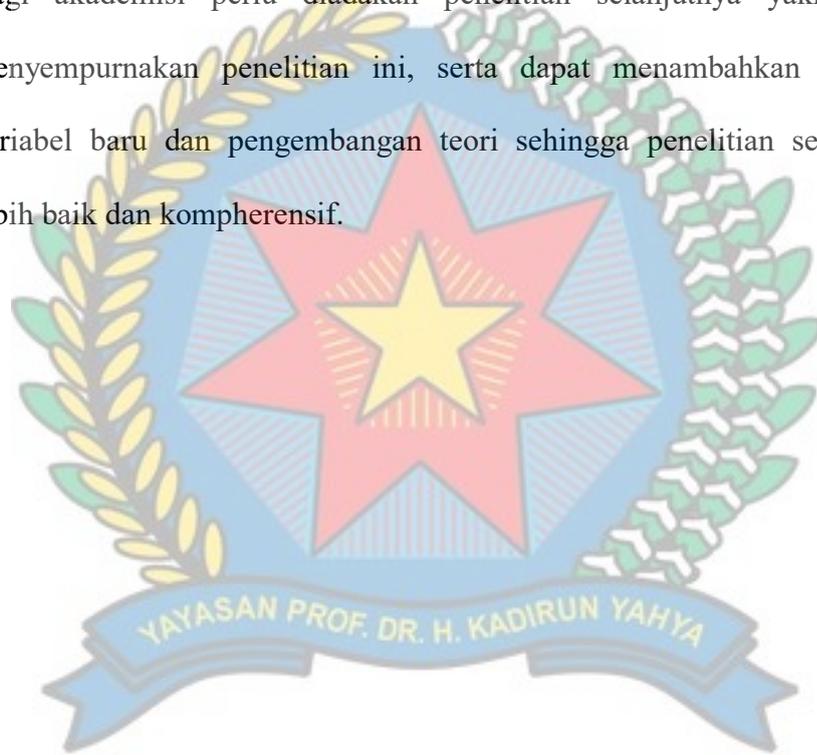
1. Secara uji beda variabel pendapatan supir taksi online secara umum tidak terdapat perbedaan yang signifikan sebelum dan sesudah bandara dipindahkan.
2. Berdasarkan kriteria penerimaan dan penolakan hipotesis diketahui bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada variabel pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan di Kota Medan.
3. Rata-rata tingkat pendapatan supir taksi online sebelum bandara dipindah sebesar 3.28% dan setelah dipindahkan tingkat pendapatan supir taksi online meningkat menjadi 3.38%%. Nilai sig (2-tailed) untuk variabel pendapatan supir taksi online adalah sebesar 0.45 yang artinya $> \alpha = 0.05$. Hal tersebut menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada pendapatan supir taksi online sebelum dan sesudah bandara dipindahkan

B. Saran

1. Diharapkan kepada supir taksi online tetap besabar dan tetap semangat dengan kondisi ekonomi yang mereka alami saat ini dan agar dapat terus berkerja lebih gigih tidak hanya berpatok pada menarik becak saja,

diharapkan agar dapat mencari pekerjaan sampingan lainnya untuk menambah pendapatan mereka agar dapat mencukupi kebutuhan keluarga.

2. Bagi akademisi perlu diadakan penelitian selanjutnya yakni untuk menyempurnakan penelitian ini, serta dapat menambahkan variabel-variabel baru dan pengembangan teori sehingga penelitian selanjutnya lebih baik dan kompherensif.



DAFTAR PUSTAKA

- Adityo, B., & Khasanah, I. (2011). Analisis Pengaruh Kepercayaan, Kemudahan Dan Kualitas Informasi Terhadap Keputusan Pembelian Secara onLine di Situs Kaskus. doi, 10.
- Amir, M., & Rahman, A. (2021). Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) Di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 5(1), 313-329.
- Kamaluddin, Rustian, (2013) Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan, Ghalia Indonesia,
- Mankiw, N. G. (2016). Study Guide for Mankiw's Brief Principles of Macroeconomics. Cengage Learning.
- Nasution, M. N. (2014). Manajemen jasa terpadu. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Nugraha, A. M. (2018). Dampak Kehadiran Taksi Online GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan).
- Sari, M., Valeriani, D., & Putri, A. K. (2021). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan driver transportasi online di Kota Pangkalpinang. *KLASSEN*, 1(1), 1-15.
- Sinulingga, Sukaria. (2015). Metode penelitian / Sukaria Sinulingga. Jakarta :: USU Press,.
- Sugiyono. (2017). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.