

Gahyo Nusa Wicaksono_14410111_Ekonomi Pembangunan

by Gahyo Nusa Wicaksono

Submission date: 06-Feb-2020 05:58PM (UTC+0800)

Submission ID: 1244424995

File name: BAB_1-5_PLAGIASI_6_februari_New.doc (413.5K)

Word count: 11010

Character count: 73833

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Dalam melakukan aktivitas sehari-hari, pada saat ini dimudahkan dengan adanya transportasi dan telah menjadi kebutuhan pokok. Semakin banyak penduduk dan pembangunan maka akan semakin banyak timbulnya aktivitas pergerakan mobilitas.

Transportasi secara garis besar mempunyai pengaruh tinggi kepada perorangan, pertumbuhan ekonomi, sosial, politik, dan masyarakat suatu negara. ³² *(Rate of Growth)* sarana dan prasarana untuk pembangunan ekonomi negara yang bisa memicu laju pesat pergerakan ekonomi yaitu transportasi. Dalam era globalisasi sekarang, seluruh aspek kehidupan sarana strategis dan penting untuk memperlancar roda ekonomi adalah transportasi. Jasa angkutan transportasi itu penting, tercermin untuk kebutuhan para masyarakat orang perorangan dan kelompok, mobilitas barang serta orang dari seluruh pelosok tanah air, baik mobilitas dari dalam negeri dan keluar negeri (Fajariah, 2017).

Pada zaman ini manusia sangat membutuhkan transportasi yang dapat mempermudah dalam melakukan berbagai kegiatan, termasuk mendukung perpindah mereka ⁵ dari tempat satu ke tempat lain secara mudah. Menurut ¹¹ Tajibu (2018), aktivitas perjalanan dan perpindahan manusia dari tempat ini ke tempat yang lain adalah kebutuhan manusia untuk bergerak, jadi sangat berpengaruh pada pergerakan setiap manusia dan memicu timbulnya banyak

masalah di kota-kota besar, melainkan permasalahan tentang jasa transportasi. Besarnya urbanisasi melaju di kota besar juga berpengaruh terhadap banyaknya kebutuhan untuk melakukan perpindahan dengan transportasi atau pergerakan dan mobilitas. Jika akses pergerakan lancar maka akan lancar juga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakan dan pertukaran ekonomi terhadap moda transportasi angkutan umum bagi penumpang.

Pada zaman ini manusia sangat membutuhkan transportasi yang dapat mempermudah dalam melakukan berbagai kegiatan, termasuk mendukung perpindah mereka dari tempat satu ke tempat lainya secara mudah. Untuk hal ini, maka kebutuhan tersebut di mudahkan oleh peranan teknologi. Manusia itu bisa mewujudkan keinginanya dengan cara menciptakan teknologi itu. Hal ini diciptakan karena manusia tidak ingin lagi beraktivitas dengan lelah mereka hanya ingin mempermudah aktivitasnya.

Dalam hal ini, upaya untuk menunjang kemudahan tersebut ⁵¹teknologi mempunyai peranan yang sangat penting. Saat ini sudah ada teknologi yang telah dibuat ⁵¹oleh manusia untuk mewujudkan suatu keinginan manusia dalam hal akomodasi. Kemajuan teknologi tidak saja memudahkan industri-industri manufaktur, namun ada industri jasa transportasi juga kini sangat berkembang. ¹⁴Di era perkembangan ilmu pengetahuan saat ini teknologi mengalami perubahan dalam ekonomi pola perilaku para manusia berpengaruh terhadap perkembangan teknologi secara pesat mempengaruhi

kehidupan manusia. Upaya yang dilakukan ini, agar mempermudah aktifitas kegiatan diluar sehingga tidak perlu lagi repot-repot dan melelahkan.

Dengan adanya perkembangan teknologi informasi saat ini, muncul transportasi yang dapat di akses menggunakan *smartphone*. Di Indonesia berawal dari Jakarta sebagai penemu ojek *online*, kini taksi *online* jadi terkenal di Indonesia khususnya kota Surabaya. Keinginan masyarakat untuk beralih dari angkutan taksi konvensional ke taksi *online* dipengaruhi dengan kemudahan akses mendapatkan taksi *online* hanya dengan menggunakan akses *smartphone*, apalagi dengan kondisi lalu lintas di kota Surabaya yang semakin padat. Keuntungan yang di dapatkan masyarakat saat ini adalah kenyamanan, kecepatan, kemudahan, tarif, dan lebih mudah.

Taksi pada dasarnya merupakan jenis transportasi umum darat, udara, dan air yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil. Pada umumnya masyarakat mengenal taksi adalah sebuah mobil yang mengangkut penumpang dan mengantarkan sesuai tujuan dalam kota. Di Surabaya sendiri taksi ada beberapa jenis seperti taksi *online*, taksi konvensional, dan taksi gelap.

Taksi ilegal, taksi konvensional, dan taksi *online* adalah sama-sama jenis transportasi yang jenis bisnis fungsionalnya sama. Namun, yang membedakan hanyalah taksi *online* sangat terorganisir, sistematis dan menyeluruh, sementara taksi konvensional dan taksi gelap terorganisir dalam skala kecil dan tidak menyeluruh. Bisnis transportasi darat ini disambut baik oleh masyarakat Indonesia, khususnya di kota Surabaya.

Menurut Pribadiono (2016) pengaturan bisnis transportasi darat yang mapan di pertanyakan efektifitasnya berhadapan dengan teknologi informasi yang memfasilitasi jasa transportasi antara konsumen dengan penyedia jasa langsung, dalam hal ini adalah driver yang dihubungkan oleh penyedia aplikasi *online* yang bukan pengusaha transportasi darat. Penyedia jasa *online* adalah bergerak dalam usaha aplikasi dan bukan pengusaha transportasi.

Taksi *online* yang diakses dengan aplikasi menggunakan metode menjemput penumpang sedangkan dalam pembayaran konsumen menentukan alamat tujuan seketika muncul tarif yang harus di bayar, maka pengguna bisa mengetahui berapa harga yang harus dibayar terlebih dahulu sebelum melakukan perjalanan menggunakan taksi *online*.

Taksi konvensional merupakan taksi yang terdaftar secara resmi di dinas perhubungan, dalam pemesanan konsumen harus mencarinya secara manual ataupun pesan via telepon ke kantor pusat sehingga konsumen merasakan perbedaan dalam hal pelayanan antara taksi yang bermitra dan taksi konvensional. Taksi konvensional sendiri menggunakan metode menunggu penumpang sedangkan dalam pembayaran membayar dengan tarif yang tertera di argo taksi sesampainya di tujuan.

Taksi ilegal merupakan taksi yang tidak terdaftar secara resmi di dinas perhubungan, dan taksi gelap ini pasarnya berbeda dengan taksi online ataupun taksi konvensional pada umumnya. Taksi gelap menggunakan metode menunggu pada suatu titik dimana itu tempat keramaian seperti di

terminal, bandara, dan stasiun. Adapun metode pembayaran terbilang sangat unik dimana harga disepakati bersama antara pengemudi dengan konsumen saling tawar menawar harga sebelum melakukan perjalanan.

Dilihat dari sisi pendapatan *driver* taksi ilegal, *driver* taksi konvensional, dan *driver* taksi online tentu berbeda dikarenakan pasar mereka yang berbeda-beda dan mempunyai jam kerja tersendiri. Jam kerja merupakan lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk berkerja dari seluruh pekerjaan. Jadi secara umum bisa diasumsikan ketika jam kerja semakin banyak yang dikeluarkan maka semakin produktif pekerjaan tersebut dan semakin produktif *driver* mencurahkan jam kerja, itu berarti *driver* akan bekerja keras untuk memperoleh pendapatan.

Pendapatan menurut Suroto (2000) adalah seluruh pemasukan berupa uang maupun barang yang berasal dari orang lain ataupun hasil industri yang memiliki nilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku baik berupa uang maupun barang. Pendapatan merupakan kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan berarti sangat penting. Pendapatan merupakan seluruh penerimaan maka dalam penerimaan tentunya ada pengeluaran yaitu biaya operasional dalam menjalankan aktifitas pekerjaan sehari-hari. Menurut Yusuf (2006), Biaya operasi atau biaya operasional adalah aktivitas operasi perusahaan sehari-hari atau biaya-biaya yang tidak berhubungan langsung dengan produk perusahaan tetapi berkaitan.

43

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang dikemukakan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apakah ada perbedaan pendapatan dan biaya operasional antara *driver* taksi ilegal, *driver* taksi konvensional, dan *driver* taksi online?

32

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini berdasarkan rumusan masalah di atas, maka tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perbedaan pendapatan dan biaya operasional antara *driver* taksi ilegal, *driver* taksi konvensional, dan *driver* taksi online.

20

1.4. Manfaat Penelitian

Diharapkan dengan adanya penelitian ini mampu memberikan informasi kepada masyarakat khususnya kota Surabaya dan agar hasil penelitian dapat menjadi materi bagi pemerintah kota Surabaya untuk membuat regulasi transportasi umum dan online sehingga dapat memajukan sektor jasa transportasi di kota Surabaya.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

Untuk memudahkan pemahaman tentang penelitian ini, jadi diperlukan tinjauan teoretis. Hal ini perlu untuk menambah pengetahuan pembaca untuk memahami maksud dari variabel-variabel yang akan diteliti.

2.1.1 Teori Transportasi

Transportasi menurut Nasution (2004:15) dalam Sartika (2017) adalah perpindahan dari satu tempat ke tempat lain baik itu barang atau manusia dengan menggunakan alat berupa kendaraan yang digerakkan oleh mesin atau manusia merupakan fungsi dari transportasi. Bahwa transportasi diartikan sebagai perpindahan barang maupun manusia dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuan. Proses mengangkut adalah gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Riswanda (2019:12) Pertumbuhan industrialisasi, perkembangan masyarakat dan pembangunan ekonomi dasarnya adalah transportasi. *Personal place utility* atau disebut dengan kebutuhan angkutan berdasarkan budaya dan adat istiadat serta budaya bangsa dan pembagian pekerjaan menurut keahlian. Transportasi itu dibagi menjadi 3 bagian yaitu, transportasi udara, transportasi laut, dan transportasi darat.

Transportasi udara merupakan transportasi yang biayanya lebih mahal selain itu transportasi udara lebih canggih dan transportasi tercepat dari pada transportasi darat dan transportasi laut.

Menurut Nasution (2004) dalam Sartika (2017), akses wilayah akan lebih cepat dengan adanya transportasi dan juga akan lebih terjangkau. Di daerah terpencil juga akan berkembang dengan adanya sarana alat transportasi .

Fungsi transportasi adalah:

- a. Perpindahan barang dan manusia pada suatu tempat ke tempat tujuan.
- b. Penunjang perkembangan zaman dan ⁸² *the promoting sector* pembangunan. Penunjang dan perangsang pemberian jasa bagi perkembangan dan pembangunan perekonomian yang ada di Indonesia (*the service sector*).

⁸¹ Definisi transportasi menurut beberapa ahli dalam Riswanda (2019) adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlock (1991), transportasi diartikan memiliki nilai ³⁵ guna sebagai kegiatan perpindahan atau pengangkutan suatu orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain.
2. Menurut ²¹ Munawar (2005), transportasi adalah kegiatan perpindahan penumpang maupun barang dari satu tempat ke tempat lain.

3. Menurut Kamaluddin (2003), transportasi merupakan proses kegiatan yang mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainya.
4. Menurut Simbolon (2003), transportasi adalah suatu kegiatan proses perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat awal ke tempat tujuan dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan.
5. Menurut Miro (2002), transportasi merupakan suatu proses perpindahan, mengangkut dan mengalihkan sesuatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dan dalam hal ini tidak terlepas dari alat pendukung kendaraan untuk perpindahan tersebut.

2.1.2 Teori Angkutan Umum

Angkutan menurut Warpani (1990) dalam Wardhani (2017), pada dasarnya angkutan merupakan sarana prasarana untuk memindahkan orang maupun barang dari tempat awal ke tempat tujuan. Yang bertujuan untuk membantu perorangan atau sekelompok orang untuk menjangkau tempat yang dituju atau dikehendaki dalam hal lain juga untuk pengiriman barang dari tempat asal ke tempat tujuan penerima. Proses yang dapat dilakukan yaitu dengan menggunakan sarana angkutan yang berupa kendaraan, sementara untuk angkutan umum penumpang adalah angkutan yang menggunakan kendaraan yang dilakukan untuk mengangkut kelompok orang dengan sistem

sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota, bus, minibus, kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Peran angkutan umum menurut Warpani (1990) dalam Wardhani (2017), Angkutan umum berperan sangat penting untuk memenuhi kebutuhan manusia dalam mobilitas yang semakin meningkat, untuk perpindahan dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang berjarak dekat, menengah maupun jauh yang mempunyai satu arah tujuan. Angkutan umum sebetulnya berperan sangat tinggi dalam hal pengendalian lalu lintas perkotaan, penghematan bahan bakar atau energi dikarenakan sekali jalan mengangkut beberapa kelompok orang, dan juga perencanaan maupun pengembangan wilayah.

2.1.3 Taksi Online

Taksi online menurut Wijaya (2016) dalam Mustaqima et al. (2018) berpendapat bahwa, Taksi online adalah angkutan umum yang menawarkan jasa kepada pengguna atau pemesanan melalui internet dan pemesanan menggunakan sebuah aplikasi yang dapat di *download* di *Playstore*. Transportasi online pada hakikatnya sama memberikan jasa antar jemput yang sama dengan transportasi konvensional, perbedaannya adalah cara pemesanan dan penentuan tarifnya sehingga konsumen mengetahui sebelum menggunakan berapa harga yang harus dibayar. Taksi online telah menggunakan sistem aplikasi dimana berfungsi untuk penghubung antara *customer* dengan *driver*.

Ticonuwu (2018) berpendapat bahwa taksi online mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah bisa langsung dilihat pada aplikasi. Adapun kelebihan dan kekurangan taksi *online*, Menurut Ticonuwu (2018) kelebihan dan kekurangan taksi *online* adalah:

1. Kelebihan:

Kita akan lebih percaya karena para drivernya sudah terdaftar pada perusahaan taksi online tersebut. Semua driver sudah mendaftarkan diri dan sudah terdaftar dengan persyaratan tertentu. Dengan terlampir data diri yang jelas maupun surat keterangan kelakuan baik dari pihak kepolisian. Jadi dengan begitu, penumpang lebih merasa tenang dan nyaman serta aman menggunakan jasa pengemudi yang sudah terdaftar dan lebih praktis.

Jadi jika sebelumnya kita menggunakan jasa angkutan umum atau taksi kita harus berjalan dulu keluar rumah menuju ke jalan raya untuk mencari kendaraan taksi atau bus dan transportasi lainnya yang kosong, dan kita harus merasakan kepanasan bahkan akan kehujanan dan belum pasti atau tidak ada kepastian. Tetapi apabila kita menggunakan jasa transportasi online kita dapat memesan taksi dari rumah dan kita di hampiri oleh drivier taksinya.

Dengan tarif yang lebih terjangkau dan sudah pasti, karena transportasi online memiliki cara perhitungan tersendiri untuk tarifnya. Di bandingkan taksi lain taksi online memiliki tarif yang lebih murah. Dan banyak promo yang bisa menguntungkan para penumpangnya.

Tarifnya disukai para pelanggan dan tarif tersebut sudah tertera sejak kita memesan moda transportasi tersebut.

2. Kekuranganya

Apabila jaringan gaded kita bermasalah kita tidak dapat menggunakan jasa transportasi tersebut karena transportasi online bergantung pada jaringan internet. Meskipun pengendara transportasi online berada di depan mata kita tetap tidak akan bisa memesanya jika tidak ada jaringan internet. Pilihan driver atau pengendara di tetapkan oleh sistem, saat kita memesan transportasi online di dalam aplikasi pada gaded akan terlihat banyak driver atau pengendara di sekelilingmu. Dan saat memesan kita tidak bisa memilih driver atau pengendara yang dekat dengan kita, bisa jadi kita akan menunggu lama karena driver yang menjemput kita sedang berada jauh dari keberadaan kita. Kita tidak bisa seenaknya sendiri mengganti tujuan, saat pertama kita memesan kita sudah memasukkan tujuan dan tujuan tersebut adalah tujuan yang di antar oleh driver. Dan dengan begitu pada aplikasi sudah tertera tarif yang akan kita bayarkan. Jadi jika di tengah jalan kita akan berganti arah kita akan tetap membayar tarif yang sudah tertera di awal kita memesan.

Pada saat pertama memesan penumpang sudah menentukan akan dijemput dimana dan tujuan turun dimana. Dengan begitu pada aplikasi akan tertera tarif yang harus penumpang bayar dan tidak dapat berganti tujuan. Sedangkan jika saat di tengah jalan penumpang harus berganti

arah, maka penumpang harus membayar sesuai ketentuan tarif tujuan yang disetujui di awal.

Data pribadi kita tersebar kepada *driver*, saat kita mendaftar kita wajib dan harus memasukan data diri kita beserta nomor telepon kita. Karena data ini yang akan digunakan *driver* agar bisa menghubungi kita saat pengemudi kesulitan mencari kita di jalan. Tetapi kita juga harus berhati-hati karena sudah banyak kasus menggunakan data diri untuk hal-hal yang tidak diinginkan.

2.1.4 Taksi ilegal

Taksi ilegal adalah taksi yang beroperasi tanpa izin resmi. Taksi ilegal biasa yang disebut taksi gelap merupakan bukanlah hal baru di dunia transportasi Indonesia khususnya di kota-kota besar. taksi ilegal merajalela dimana-mana apalagi rute keramaian yang menuju terminal, stasiun maupun bandara. Taksi ilegal pada umumnya memberikan harga penawaran lebih murah dari rivalnya yaitu taksi resmi. Bahkan dahulu taksi ilegal memberikan pelayanan lebih dari satu orang alias sampai bangku terisi semua. Biasanya taksi-taksi ini yang *ngetem* di suatu tempat yang ramai akan orang berpergian diantaranya titik-titik terminal, stasiun maupun bandara. Salah satu bandara yang paling banyak berisi taksi ilegal adalah Bandara Juanda Surabaya. Banyak terdapat di bandara dikarenakan akses menuju bandara tidak sama seperti terminal yang umumnya semua kendaraan bisa masuk ke terminal-terminal. (Okta, 2017).

Faktor-faktor yang mempengaruhi angkutan taksi ilegal banyak digunakan sebagai angkutan umum tetapi juga dilarang karena kurangnya jaminan keselamatan jiwa menurut Lambey (2017):

a) Dari Segi Ekonomi

Bagi diri kita serta keluarga kita, ingin memperoleh kehidupan yang mungkin layak dan harus memenuhi kebutuhan kita sehari-hari. Untuk memenuhi kebutuhan kita sehari-hari ada banyak cara dan mendapatkan kehidupan yang layak. Antara lain bekerja menjadi, guru, dokter, nelayan serta pengusaha. Dan juga para awak angkutan yang terdiri dari sopir dan kernet maupun pemilik atau pengusaha angkutan taksi gelap. Para supir bekerja agar semua kebutuhan hidup diri nya dan semua keluarganya terpenuhi . Bagi supir, hampir seharian penuh bekerja untuk mengejar setoran yang telah ditetapkan oleh pemilik pengusaha angkutan tersebut.

Semakin banyaknya angkutan umum setiap harinya, sebagai pertanda banyak orang berkecimpung pada usaha transportasi karena mempunyai potensi untuk di kembangkan mengingat angkutan umum semakin banyak di butuhkan masyarakat untuk melakukan perjalanan. Dari tahun ke tahun orang yang mencari nafkah hidup dan berkecimpung pada usaha transportasi khususnya angkutan umum semakin banyak. Sementara angkutan umum resmi berplat kuning yang di izinkan dan di akui oleh pemerintah, sedangkan jumlah kendaraan berplat hitam dan sering disebut dengan angkutan taksi ilegal di batasi.

Hal ini dapat mengakibatkan perebutan penumpang diantara angkutan resmi dengan angkutan taksi ilegal. Angkutan umum resmi menganggap bahwa awak angkutan umum plat hitam telah menyerobot penumpang yang seharusnya menjadi hak nya. Akhirnya menimbulkan rawan pertengkaran antara driver transportasi umum resmi dengan driver transportasi umum tidak resmi plat hitam, serta sama-sama beralih mencari nafkah di bidang angkutan umum. Selain itu apabila terjadi penindakan terhadap angkutan umum tidak resmi berplat hitam oleh pihak yang berwenang di jalan dan lalu lintas angkutan umum, awak dan pemilik angkutan tersebut tidak mau langsung di persalahkan. Para supir angkutan taksi ilegal berusaha membenarkan usaha angkutan mereka dengan dalih faktor ekonomi yang tidak memungkinkan untuk mrngurus ijin dan memberi uang damai agar mereka beroperasi lagi.

- b) Dari segi total pengguna jasa transportasi umum yang tidak dapat di tampung oleh transportasi umum resmi

Permasalahan yang timbul dari tahun ke tahun adalah transportasi umum semakin bertambahnya total pengguna jasa transportasi umum dan mobilitas yang tinggi berpengaruh juga terhadap masalah yang timbul dari tahun ke tahun. Mengingat penggunaan jasa transportasi umum yang semakin bertambah dan sedangkan jasa pengguna transportasi resmi sendiri terbatas dan tidak dapat tertampung lagi. Hal tersebut mengakibatkan pengguna jasa angkutan resmi berpindah ke jasa angkutan umum dan beralih ke taksi ilegal untuk melayaninya.

Dalam hal ini pengguna jasa angkutan umum tersebut di hadapkan pada suatu dilema, mengingat angkutan tersebut tidak memfasilitasi asuransi dan jaminan mengganti kerugian jika terjadi resiko yang timbul dari angkutan itu. Pengguna jasa angkutan itu terpaksa harus menerima resiko apabila menggunakan jasa angkutan umum tidak resmi tersebut. Bertambahnya moda transportasi umum yang resmi beroperasi, semakin bertambah banyak angkutan umum resmi yang dapat menimbulkan persaingan tidak sehat antar awak angkutan resmi sendiri dalam mencari nafkah hidup. Akibatnya semakin sedikit peluang mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya bagi seseorang.

Mengingat jumlah angkutan umum resmi yang harus dibatasi, membuat pengguna jasa angkutan umum beralih dan terpaksa memanfaatkan angkutan mobil pribadi sebagai angkutan taksi ilegal. Pengguna jasa angkutan umum terpaksa menanggung resiko yang terjadi terhadap musibah dan tindakan sewenang-wenang terhadap tindakan para sopir angkutan taksi gelap tersebut mengenai tarif dan tata cara pengangkutan penumpang. Dimana pengguna jasa angkutan tidak memperoleh jaminan asuransi dan ganti kerugian.

2.1.5 Taksi Konvensional

Taksi konvensional menurut Rachelia & Widayanto (2018) adalah transportasi yang umumnya biasa digunakan beberapa orang, yang telah tersedia di jalan konvensional. Sedangkan Nugraha (2018) berpendapat bahwa taksi konvensional adalah sebuah transportasi yang menggunakan

61 mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil non pribadi yang umumnya adalah sedan. Pada awal didirikan bertujuan 16 untuk menyediakan jasa transportasi alternatif berkualitas yang belum ada pada saat itu. Taksi konvensional menjadi pelopor utama tarif taksi berdasarkan sistem argo dimana tarif sesuai jarak konsumen tempuh dan harga tetera pada layar 16 argo, serta melengkapi seluruh armadanya yang berAC dengan radio komunikasi.

Adapun kelebihan dan kekurangan taksi konvensional, Menurut Angraini (2018) kelebihan dan kekurangan taksi konvensional adalah:

Kelebihan:

1) Asuransi

74 Apabila dalam perjalanan mengantar maupun pulang ke terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan maupun tindak kejahatan yang dialami oleh pelanggan maupun pengemudi salah satu fasilitas yang disediakan berupa asuransi diantaranya jaminan keselamatan yang dimiliki, karena pada dasarnya taksi konvensional telah terdaftar pada pihak asuransi terkait.

2) *Pool*

Merupakan tempat berkumpul maupun pemberhentian taksi konvensional sehingga ketika setelah mengantar konsumen kembali ke tempat yang telah disediakan pihak perusahaan, lalu menunggu pesanan selanjutnya di *pool*.

3) Reservasi Pemesanan

Reservasi pemesanan merupakan fasilitas perusahaan terhadap konsumen sehingga dapat dipesan jauh-jauh hari atau sistem *booking* melalui via telepon agen terdekat ketika terdapat pelanggan yang memiliki kepentingan dadakan agar tidak kesusahan mencari angkutan taksi pada saat dibutuhkan.

Kelemahan:

1) Tarif Mahal

Setiap perjalanan ketika penumpang membuka pintu tarif pada argo sudah berjalan disisi lain tarif disesuaikan oleh kilometer yang dilewati dengan begitu menjadi perhitungan dalam biaya perjalanan tersebut menjadi mahal karna perhitungan melalui argo.

2) Waktu Penjemputan

Sering mengeluh terhadap pelayanan penjemputan ketika waktu penjemputan apabila pelanggan yang dijemput memiliki jarak tempuh cukup jauh dari jarak *pool* taksi berada, sehingga memakan waktu cukup lama dari pemesanan hingga penjemputan.

2.1.6 Teori Pendapatan

Nugraha (2018), kondisi ekonomi seseorang atau rumah tangga merupakan alat ukur dari tingkat pendapatan, hal yang umumnya sering digunakan adalah melihat dari segi tingkat ⁵³pendapatan. Pendapatan menunjukkan seluruh penerimaan baik berupa uang maupun barang dari pihak lain perorangan atau perusahaan pada suatu kegiatan ekonomi baik itu pekerjaan, dagang dan usaha. Dalam hal ini maka instansi diharapkan

agar mampu memenuhi kebutuhan hidupnya. Sedangkan Nazir (2010:17) dalam Pertiwi (2015), mengemukakan bahwa pendapatan adalah hasil penerimaan seseorang atau rumah tangga dari usaha atau bekerja.

Pendapatan menurut Nurani (2010), adalah pendapatan bersih yang diperoleh dari seluruh pendapatan yang telah dikurangi modal dan biaya-biaya dalam proses produksi. Pendapatan yang dalam penelitian ini diukur dengan satuan uang yang di peroleh dari hasil penjualan satuan produk tertentu kepada konsumen. Adapula Suparmoko dalam Firdausa (2012) berpendapat bahwa pendapatan seseorang adalah pendapatan yang diperoleh pedagang dari satu kegiatan yang menjual suatu produk, dimana kegiatan tersebut menghasilkan sebuah keuntungan.

Pendapatan menurut Suroto (2002) dalam Wibowo (2018), bahwa seluruh penerimaan yang berasal dari pihak lain maupun hasil industri memiliki nilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku baik berupa uang maupun barang. Pendapatan merupakan kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari dan berarti sangat penting. Pendapatan merupakan seluruh penerimaan maka dalam penerimaan tentunya ada pengeluaran yaitu biaya operasional dalam menjalankan aktifitas pekerjaan sehari-hari. Keberlangsungan hidup perusahaan sangat bergantung pada pendapatan, semakin banyak pendapatan yang di dapat maka akan semakin besar keberlangsungan hidup perusahaan selain tujuan awal pendapatan untuk

membiayai semua pengeluaran dari semua kegiatan yang akan dilakukan oleh perusahaan. Pendapatan juga dapat berpengaruh terhadap kenaikan dan kerugian perusahaan yang tersaji dalam laporan laba rugi perusahaan, dalam perusahaan pendapatan adalah darah bagi kehidupan perusahaan.

Pendapatan adalah hasil kerja atau usaha keras perusahaan dan sebagainya terdapat pada kamus besar bahasa indonesia. Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah sejumlah uang yang di terima oleh perorangan dalam bentuk, upah, gaji, laba, ongkos, komisi dan lain sebagainya. Pendapatan adalah sejumlah uang yang di dapat dari langganan untuk barang dan jasa yang dijual. (Soemarno. 2009).

Pendapatan menurut Soemarso (2005) dalam Wibowo (2018), merupakan peningkatan ekonomi dalam suatu perusahaan maupun perorangan selama beberapa periode dalam bentuk penambahan jumlah aktiva.

2.1.7 Teori Biaya

Biaya menurut Bustami dan Nurlela (2009) dalam Ardansyah (2015), adalah pengorbanan ekonomi baik berupa uang maupun barang berharga yang diukur dalam satuan uang atau harga saat itu guna untuk mencapai tujuan dari pengorbanan tersebut.

Pengertian dari biaya yang di kemukakan oleh Rudianto (2006), adalah biaya yang berhubungan dengan operasional perusahaan di luar biaya produksi barang perusahaan misalnya biaya parkir, biaya untuk beli

bahan bakar dan lain sebagainya. Sedangkan menurut Jusuf (2008) dalam Ardansyah (2015), Biaya adalah pengorbanan biaya yang tidak berkaitan langsung dengan produk perusahaan, akan tetapi berkaitan dengan semua aktivitas kegiatan yang menggunakan pengorbanan terlebih dulu bagi perusahaan baik itu harian maupun bulanan.

Biaya yang dikeluarkan untuk melakukan proses atau penghantaran di sebut biaya transportasi. Biaya ini muncul akibat tertundanya lalu lintas dan tambahan muatan kendaraan yang melebihi atau melewati kapasitas pelayanan di jalan (Nash, 1997, dalam Cahyani, 2000).

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu yang telah dilakukan dengan Tajibu et al. (2018) Masalah yang dibahas dalam penelitian ini adalah Analisis permintaan dan kebutuhan taksi konvensional di tengah beroperasinya taksi online di kota Makassar. Metode penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatori dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis yang diajukan untuk menjelaskan pengaruh pendapatan. Berdasarkan hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa pendapatan, tarif taksi konvensional, tarif taksi online (sebagai referensi taksi konvensional), dan jenis kebutuhan taksi konvensional memiliki pengaruh yang signifikan baik secara simultan maupun secara parsial terhadap permintaan taksi konvensional di Makassar.

Qisti (2018), meneliti tentang Analisis pendapatan sopir (angkot) angkutan kota di kota Surakarta serta perbedaan pendapatan sesudah dan

sebelum adanya transportasi *online*. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan deskriptif dan regresi berganda untuk menganalisis perbedaan pendapatan. Metode analisis yang di pergunakan adalah uji t hasil dari uji t dapat diketahui bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver transportasi umum atau driver angkutan kota (angkot) di kota Surakarta, yang mendapatkan hasil bahwa jam kerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan sopir di kota Surakarta. Hasil dari uji t selanjutnya bahwa terjadi perbedaan yang signifikan antara pendapatan driver transportasi umum atau driver angkutan kota sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (*online*) di kota Surakarta, yang maksudnya adalah transportasi daring (*online*) secara signifikan berpengaruh terhadap pendapatan driver angkutan kota di kota Surakarta.

Rahmawati (2018), menganalisis beberapa faktor yang dapat berpengaruh terhadap *Driver GrabCar* di kecamatan Purbalingga kabupaten Purbalingga tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode asosiatif kuantitatif dengan pendekatan survei. Penelitian yang berhubungan dengan dua variabel atau lebih dari penelitian untuk mengetahui pengaruh disebut juga dengan penelitian asosiatif. Sedangkan data yang diperoleh dari data kualitatif atau atau penelitian yang berbentuk angka disebut penelitian kuantitatif. Hasil penelitian menunjukan, variabel lama jam kerja dan pengalam kerja mempunyai

pengaruh signifikan dan positif terhadap pendapatan *driver* Grab car, namun variabel umur dan pendidikan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *driver* Grab Car di kecamatan Purbalingga.

Arisinta (2017), menganalisis perbedaan pendapatan driver transportasi umum sebelum dan setelah ada jembatan suramadu pada pelabuhan kamal trayek D3 (kamal-bangkalan). Metode penelitian yang di pakai ialah pendekatan deskriptif dan regresi berganda untuk menganalisis perbedaan pendapatan driver transportasi umum Proyek jembatan suramadu pada pelabuhan Kamal trayek D3 Kamal-Bangkalan. Efek Perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu. Hasil penelitian menunjukkan, bahwa dengan di bangunya jembatan suramadu sangat berpengaruh signifikan terhadap pendapatan driver transportasi umum pada pelabuhan kamal, tampak sangat jelas perbedaan pendapatan driver transportasi umum yang sebelumnya kekurangan saat ini mereka bisa mencukupi kebutuhan mereka setiap harinya, namun dengan adanya suramadu sebagian dari mereka semua ada yang bekerja sampingan untuk mencari tambahan kebutuhan mereka.

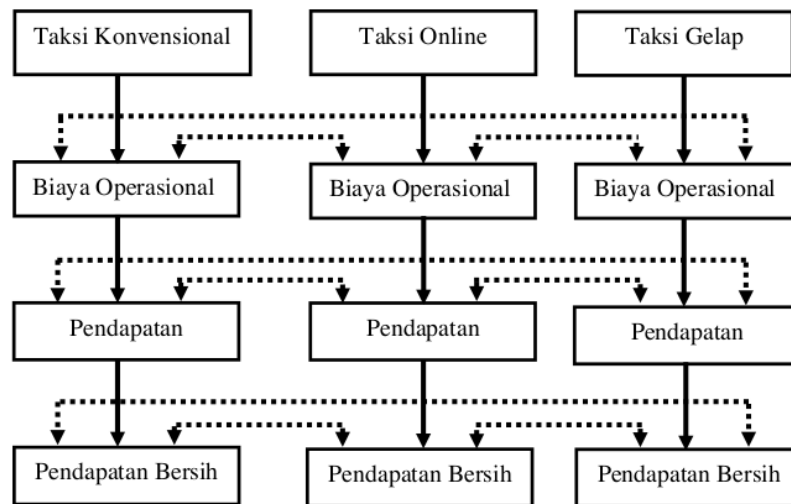
Tabel 2.1
Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Judul Penelitian	Model Analisis	Kesimpulan
1	Tajibu, Narwis, Razak, Karim (2018)	Analisis permintaan dan kebutuhan taksi konvensional di tengah beroperasinya taksi online di kota Makassar.	Metode yang digunakan peneliti ini metode eksplanatori dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dengan cara menguji hipotesis yang diajukan untuk menjelaskan pengaruh pendapatan.	Berdasarkan hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa pendapatan, tarif taksi konvensional, tarif taksi online (sebagai referensi taksi konvensional), dan jenis kebutuhan taksi konvensional memiliki pengaruh secara signifikan secara simultan dan secara parsial terhadap permintaan taksi konvensional di Makassar.
2	Qisthi (2018)	Analisis pendapatan sopir (angkot) angkutan kota di kota Surakarta serta perbedaan pendapatan sesudah dan sebelum adanya transportasi online	Metode yang digunakan peneliti adalah pendekatan deskriptif dan regresi berganda untuk menganalisis perbedaan pendapatan.	Hasil yang didapat peneliti uji t dapat diketahui pada signifikan 0,10 bahwa pendapatan sopir dipengaruhi jam kerja secara signifikan dan positif terhadap pendapatan sopir (angkot) angkutan kota di kota Surakarta, yang artinya adalah jam kerja mempengaruhi pendapatan sopir di kota Surakarta. Hasil dari uji t disimpulkan bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkot yang signifikan antara sebelum dan sesudah adanya transportasi online di kota Surakarta pada Sig. = 0.01, yang artinya adalah pendapatan sopir angkot di kota Surakarta di pengaruhi oleh transportasi online

3	Rahmawati (2018)	Analisis <i>Driver GrabCar</i> di kecamatan Purbalingga kabupaten Purbalingga faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan.	Metode ini menggunakan asosiatif kuantitatif dengan pendekatan melalui survei. Penelitian metode asosiatif merupakan penelitian yang tujuan mengetahui pengaruh hubungan antara dua variabel atau lebih. Sedangkan kuantitatif adalah penelitian dengan memperoleh data yang berbentuk data kualitatif yang dijadikan angka.	Hasil penelitian menunjukkan, variabel lama jam kerja dan pengalaman kerja terhadap pendapatan memiliki pengaruh yang signifikan dan positif terhadap <i>driver Grabcar</i>, Sedangkan umur, pendidikan tidak punya pengaruh secara signifikan kepada pendapatan <i>driver GrabCar</i> di kecamatan Purbalingga.
4	Arisinta (2017)	Proyek jembatan suramadu pada pelabuhan Kamal trayek D3 Kamal-Bangkalan. Perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu	Penggunaan penelitian ini adalah pendekatan deskriptif dan regresi berganda untuk menganalisis perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya Proyek jembatan suramadu pada pelabuhan Kama-Bangkalan.	Hasil peneliti menunjukkan, bahwa dengan ada jembatan suramadu mempengaruhi signifikan terhadap variabel pendapatan angkutan umum di pelabuhan dan pendapatan sopir angkutan umum sebelumnya kebutuhan mereka sehari-hari dapat tercukupi, namun dengan adanya suramadu sebagian dari mereka ada yang bekerja sampingan untuk memenuhi kebutuhan mereka.

2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan uraian penelitian dikemukakan sebelumnya dalam latar belakang masalah dan kajian teori, maka yang terkait variabel dari penelitian ini dirumuskan melalui kerangka pemikiran yang diolah peneliti sebagai berikut :



Keterangan :

———— = Jalur variabel penelitian

..... = Jalur variabel perbandingan

Gambar 2.1
Kerangka pemikiran

Definisi setiap variabel

- Pendapatan menurut penelitian ini adalah jumlah keseluruhan pendapatan dan bonus baik perhari maupun perbulan yang dibulatkan dalam bentuk bulanan dengan hitungan satu bulan yaitu 25 hari kerja.
- Biaya Operasional menurut penelitian ini adalah jumlah keseluruhan biaya yang dikeluarkan baik perhari maupun perbulan yang dibulatkan dalam bentuk bulanan dengan hitungan satu bulan yaitu 25 hari kerja yang meliputi BBM, konsumsi, setoran/sewa mobil, pajak, ganti oli, ganti ban, servis dan pengeluaran lain-lain.
- Pendapatan bersih menurut penelitian ini adalah jumlah keseluruhan pendapatan dan bonus perbulan dikurangi biaya operasional perbulan dengan hitungan satu bulan yaitu 25 hari kerja.

BAB III

METODA PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Kuncoro (2009:3) dalam Nurdiansyah (2018) berpendapat bahwa penelitian ilmiah adalah mempelajari dan menjawab permasalahan secara sistematis dan formal dari metode ilmiah. Penelitian pemecahan suatu masalah adalah dengan menggunakan kegiatan ilmiah. Hasil penelitian tidak dimaksudkan untuk memecahkan masalah, namun penelitian ini bertujuan untuk mencari jawaban juga penjelasan ⁴⁰ dari permasalahan yang ditemukan serta ingin rekomendasi perbaikan sebagai alat untuk memperbaiki dari kelemahan yang sudah ada. Sedangkan sugiyono (2012:5) berpendapat bahwa metode penelitian suatu pengetahuan tertentu sehingga ⁶⁹ pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan dan mengantisipasi masalah yang ada dan ⁶² dapat diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid dengan tujuan tertentu diantaranya dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan oleh peneliti berikutnya disamping sebagai wawasan.

Sesuai dengan tujuan penelitian yang hendak dicapai maka peneliti memakai jenis penelitian deskriptif kuantitatif yang mana memiliki tujuan penelitian lebih bersifat paparan, penjelasan dan fakta saat penelitian berlangsung terhadap variabel yang akan diteliti. Menurut Suraatmaja (2015) deskriptif kualitatif ²² dilakukan dengan menempuh

langkah-langkah mengumpulkan data, klasifikasi dan analisa atau pengolahan data yang terjadi saat penelitian berlangsung, membuat kesimpulan dan laporan dengan tujuan utama untuk membuat suatu gambaran, kesimpulan, dan pengetahuan tentang suatu keadaan secara objektif dalam suatu deskriptif.

3.2 Populasi dan Sampel

Populasi yang diambil untuk dianalisa kesimpulannya oleh peneliti terdiri atas suatu objek/subjek wilayah generalisasi yang memiliki karakteristik dan kualitas tertentu yang telah ditetapkan. Sekumpulan objek, benda, peristiwa atau individu yang akan dikaji dalam suatu penelitian dapat diartikan sebagai populasi. Dapat dipahami bahwa, populasi berdasarkan pengertian ini merujuk kepada ciri atau sifat yang sama sekumpulan individu atau objek. Harus ada persamaan dan tidak seragam namun diantara mereka (Siagian, 2011). Maka berdasarkan pendapat sebelumnya yang menjadi populasi penelitian ini seluruh *driver* taksi online, *driver* taksi gelap, dan *driver* taksi konvensional di Surabaya.

Sampel merupakan beberapa bagian yang diambil dari populasi yang hendak diteliti. Pengumpulan data atau pengamatan pengukuran pada sekumpulan individu yang menjadi bagian sampel dari populasi yang dapat dijangkau oleh peneliti. Menurut Indrawan dan Yuniawati, 2014:102. Apabila penelitian korelasional, paling sedikit sampel adalah 30 dan menurut Roscoe ukuran sampel kurang dari 500 dan lebih dari 30 adalah tepat untuk

penelitian yang banyak dilakukan. Lokasi dan banyak yang diambil sampel dalam penelitian ini masing masing kelompok driver berjumlah 35 responden dimana jumlah keseluruhan total responden adalah 105 responden terdiri dari *driver* taksi konvensional, *driver* taksi ilegal, dan *driver* taksi online yang ada di kota Surabaya.

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Data diperoleh dengan mengukur nilai suatu sampel dalam beberapa populasi. Pendekatan penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Menurut Suraatmaja (2015) deskriptif kualitatif dilakukan dengan menempuh langkah-langkah mengumpulkan data, klasifikasi dan analisa atau pengolahan data yang terjadi saat penelitian berlangsung, membuat kesimpulan dan laporan dengan tujuan utama untuk membuat suatu gambaran, kesimpulan, dan pengetahuan tentang suatu keadaan secara objektif dalam suatu deskriptif.

Data primer dengan kuesioner terhadap responden yang digunakan dalam penelitian yang mana tujuan dari penelitian bersifat paparan terhadap variabel yang diteliti. Data yang digunakan menurut sumber data adalah menggunakan:

1. Kuesioner (daftar pertanyaan)

Merupakan teknik dengan mengajukan pertanyaan pengumpulan data dengan cara tertulis dengan bentuk lembar pertanyaan kepada responden untuk menjawabnya. Daftar pertanyaan dalam penelitian ini di buat untuk

mengetahui pendapatan dan biaya *driver* taksi. Kuisisioner untuk penelitian disajikan dalam bentuk lampiran.

3.4 Teknik Analisis Data

Menurut Suraatmaja (2015) menjelaskan bahwa penggunaan metode deskriptif kuantitatif ini diselaraskan dengan apa yang hendak dicapai peneliti untuk ²² memusatkan pada masalah-masalah aktual dan fenomena yang terjadi dilapangan pada saat itu dengan bentuk hasil penelitian berupa angka-angka yang memiliki makna dari tujuan awal penelitian dibuat. ³⁴ Sebagaimana dikemukakan oleh Sudjana (1997:53) dalam Suraatmaja (2015) bahwa metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif digunakan untuk mencapai tujuan ²² mendeskripsikan atau menjelaskan tentang peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi pada saat penelitian dilakukan dalam bentuk angka-angka yang memiliki makna. Data primer dengan kuesioner terhadap responden yang digunakan dalam penelitian yang mana tujuan dari penelitian bersifat paparan terhadap variabel yang diteliti. Tujuan utama dari peneliti adalah untuk penyusunan tugas akhir yaitu skripsi. Berdasarkan yang berkaitan data dengan apa masalah yang akan diteliti, maka penelitian menggunakan survey pada *driver* taksi secara langsung, yang berarti yang akan digunakan sebagai objek adalah *driver* taksi online, *driver* taksi gelap, dan *driver* taksi konvensional di Surabaya.

Penelitian ini, peneliti menggunakan jenis penelitian kuantitatif. Dari jenis penelitian yang dilaksanakan, teknik yang di pakai dalam menganalisis data adalah menggunakan metode analisis deskriptif. Metode

37 penelitian yang merupakan sifatnya membandingkan, yang dilakukan untuk membandingkan perbedaan, persamaan atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek suatu kerangka pemikiran yang akan diteliti oleh peneliti. Penelitian deskriptif komparatif 43 dalam suatu variabel tertentu yang biasanya digunakan untuk membandingkan beberapa kelompok. Dalam menganalisis pengolahan data peneliti menggunakan SPSS.

Metode ini dilakukan dengan membandingkan pendapatan dan biaya operasional antara *driver* taksi ilegal, *driver* 23 taksi konvensional, dan *driver* taksi online yang ada di kota Surabaya. Penelitian ini membatasi mengenai objek penelitian yang di angkat. Manfaat lainnya adalah supaya peneliti tidak terjerumus pada banyaknya data yang di peroleh di lapangan.

3.4.1 Analisis Statistik Deskriptif

Ghozali (2013:19) mengemukakan bahwa deskripsi atau gambaran 8 suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata atau disebut *mean*, standar deviasi, *sum*, *range*, *varian*, *maksimum*, *minimum*, *kurtosis* dan *skewness* dalam arti lain kemencengan distribusi merupakan statistik deskriptif.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan *mean* atau rata-rata, *standart deviasi*, *maksimum*, dan *minimum*. Untuk mengetahui 7 jumlah yang paling besar dari data yang bersangkutan digunakan *maksimum*, dan *minimum* digunakan untuk mengetahui jumlah paling kecil dari data yang bersangkutan. 5 Data yang bersangkutan untuk mengetahui rata-rata digunakan *mean* atau rata-rata. Sedangkan untuk mengetahui data

bersangkutan ⁷seberapa besar data tersebut bervariasi dari rata-rata digunakan *Standart deviasi*

3.4.2 Pengujian Homogenitas

Pengujian homogenitas merupakan uji yang digunakan guna pengujian apakah ada kesamaan atau tidaknya data dalam dua kelompok sampel atau lebih. Pengujian ini dilakukan untuk sebagai prasyarat peneliti dalam pengujian lanjutan yaitu uji ANOVA. Jika sama atau homogen maka pengujian lanjut yang mendasari dalam pengujian ANOVA atau analisis varian adalah bahwa populasi dan varian yaitu homogen dan sama, apabila tidak homogen atau sama maka uji lanjutan akan diberlakukan.

3.4.3 Pengujian *Brown-Forsythe Test*

Brown-Forsythe Test adalah uji lanjutan dari uji homogenitas ketika ada data yang tidak homogen atau sama. Dengan menggunakan uji *Brown-Forsythe* merupakan pengujian alternatif rata-rata kelompok jika pada uji homogenitas tidak sama atau dalam arti lain homogen.

3.4.4 Pengujian Post Hoc Test

Uji lanjutan ini bersifat untuk mengetahui level atau ¹³kelompok mana saja yang memberikan perbedaan secara signifikan. Hasil uji lanjutan Post Hoc Test dengan Games Howell.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Responden

Pada dasarnya angkutan ⁵ merupakan sarana prasarana untuk memindahkan orang maupun barang dari tempat awal ke tempat tujuan. Yang bertujuan ¹³ untuk membantu perorangan atau sekelompok orang untuk menjangkau tempat yang dituju atau dikehendaki dalam hal lain juga untuk ⁶ mengirimkan suatu barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses yang dapat dilakukan yaitu dengan menggunakan sarana angkutan yang berupa kendaraan, sementara untuk angkutan umum penumpang adalah angkutan yang menggunakan kendaraan yang dilakukan untuk mengangkut kelompok orang dengan menggunakan sewa atau penumpang (Warpani, 1990) dalam (Wardhani, 2017).

Taksi konvensional adalah sebuah transportasi yang menggunakan ⁶¹ mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil non pribadi yang umumnya adalah sedan. Pada awal didirikan bertujuan untuk ¹⁶ menyediakan jasa transportasi alternatif berkualitas yang belum ada pada saat itu. Taksi konvensional menjadi pelopor utama tarif taksi berdasarkan sistem argo dimana tarif sesuai jarak konsumen tempuh dan harga tertera pada layar ¹⁶ argo, serta melengkapi seluruh armadanya yang berAC dengan radio komunikasi (Nugraha, 2018)

Taksi online adalah angkutan umum yang menawarkan jasa kepada pengguna atau pemesanan melalui aplikasi yang dapat di *download* melalui *Handphone* pengguna sehingga dapat menggunakan layanannya. Transportasi online pada hakikatnya sama yaitu memberikan pelayanan antar-jemput yang sama dengan taksi konvensional, perbedaannya adalah cara pemesanan dan penentuan tarifnya sehingga konsumen mengetahui sebelum menggunakan berapa harga yang harus dibayar. Taksi online telah menggunakan sistem aplikasi dimana berfungsi untuk penghubung antara *customer* dengan *driver* (Wijaya, 2016) dalam Mustaqima et al. (2018)

Taksi ilegal adalah taksi yang beroperasi tanpa izin resmi. Taksi ilegal biasa yang disebut taksi gelap merupakan bukanlah hal baru di dunia transportasi Indonesia khususnya di kota-kota besar. taksi ilegal merajalela dimana-mana apalagi rute keramaian yang menuju terminal, stasiun maupun bandara. Taksi ilegal pada umumnya memberikan harga penawaran ¹ lebih murah dari rivalnya yaitu taksi resmi. Bahkan dahulu taksi ilegal memberikan pelayanan lebih dari satu orang alias sampai bangku terisi semua. Biasanya taksi-taksi ini yang *ngetem* di suatu tempat yang ramai akan orang berpergian diantaranya titik-titik terminal, stasiun maupun bandara. ¹ Salah satu bandara yang paling banyak berisi taksi ilegal adalah Bandara Juanda Surabaya. Banyak terdapat di bandara dikarenakan akses menuju bandara tidak sama seperti terminal yang

umumnya semua kendaraan bisa masuk ke terminal-terminal. (Okta, 2017).

Berikut disajikan pada pembahasan data deskripsi yang telah diperoleh peneliti dalam penelitian. Data dari hasil penelitian diperoleh secara langsung dari kuisioner yang telah dipersiapkan oleh peneliti sebagai pembahasan mengenai pendapatan dan biaya operasional *driver* taksi. Dalam penelitian ini berjumlah 105 responden yang merupakan sampel dari sebagian populasi driver yang tersebar di Surabaya.

4.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Keadaan umum responden disajikan dalam penelitian ini adalah Jenis kelamin. Adapun besarnya presentasi berdasarkan kisaran jenis kelamin responden disajikan pada tabel 4.1.

Tabel 4.1
Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

	JENIS TAKSI			Total
	ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	
LAKI-LAKI	35	35	34	104
% of Total	33,3%	33,3%	32,4%	99,0%
PEREMPUAN	0	0	1	1
% of Total	0,0%	0,0%	1,0%	1,0%
Total	35	35	35	105
% of Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

Data tabel 4.1 menerangkan bahwa driver taksi yang ada di Surabaya lebih banyak Laki-laki jumlahnya 104 orang (99%) dan perempuan jumlahnya 1 orang (1%). Dapat disimpulkan bahwa driver taksi lebih dominan berjenis kelamin laki-laki.

4.2.1 Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan

Mengenai data keadaan umum responden berdasarkan faktor tingkat pendidikan yang diperoleh dari membagikan kuisioner penelitian kepada *driver*. Disajikan pada tabel 4.2 merupakan besarnya presentase berdasarkan tingkat pendidikan.

Menurut tabel 4.2 dapat disimpulkan bahwa driver taksi yang ada di Surabaya lebih banyak yang berlatar belakang pendidikan SMA/SMK berjumlah 76 orang (72,4%), disusul berlatar belakang pendidikan SMP berjumlah 19 orang (18,1%), berlatar belakang pendidikan S1 berjumlah 7 orang (6,7%), berlatar belakang pendidikan D3 berjumlah 2 orang (1,9%), dan berlatar belakang pendidikan SD 1 orang (1%), dapat disimpulkan driver taksi yang berlatar belakang SMK/SMA lebih dominan.

Tabel 4.2
Karakteristik responden berdasarkan pendidikan

		JENIS TAKSI			Total
		ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	
PENDIDIKAN	SD	1	0	0	1
	% of Total	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%
	SMP	7	12	0	19
	% of Total	6,7%	11,4%	0,0%	18,1%
	SMA/SMK	26	23	27	76
	% of Total	24,8%	21,9%	25,7%	72,4%
	D3	1	0	1	2
	% of Total	1,0%	0,0%	1,0%	1,9%
	S1	0	0	7	7
	% of Total	0,0%	0,0%	6,7%	6,7%
Total		35	35	35	105
% of Total		33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

4.2.2 Karakteristik Responden Berdasarkan Lama Bekerja

Mengenai data keadaan umum responden berdasarkan faktor lama bekerja yang diperoleh dari membagikan kuisioner penelitian kepada *driver*. Besarnya presentase berdasarkan lama bekerja di sajikan pada tabel 4.3.

Dari data tabel 4.3 dapat disimpulkan bahwa *driver* taksi yang bekerja selama 2 tahun berjumlah 38 orang (36,2%), *driver* taksi yang bekerja selama 3 tahun berjumlah 34 orang (32,4%), *driver* taksi yang bekerja selama 4 tahun berjumlah 11 orang (10,5%), *driver* taksi yang bekerja selama 1 tahun berjumlah 8 orang (7,6%), *driver* taksi yang bekerja selama 6 tahun berjumlah 5 orang (4,8%), *driver* taksi yang bekerja

selama 5 tahun berjumlah 3 orang (2,9%), driver taksi yang bekerja selama 7 tahun berjumlah 3 orang (2,9%), driver taksi yang bekerja selama 9 tahun berjumlah 2 orang (1,9%), dan driver taksi yang bekerja selama 8 tahun berjumlah 1 orang (1%). Dapat dilihat bahwa driver taksi lama bekerja paling dominan adalah selama 2 tahun berjumlah 38 orang (36,2%).

Tabel 4.3
Karakteristik responden berdasarkan lama kerja

LAMA KERJA	JENIS TAKSI			Total
	ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	
1 tahun	1	0	7	8
% of Total	1,0%	0,0%	6,7%	7,6%
2 tahun	9	11	18	38
% of Total	8,6%	10,5%	17,1%	36,2%
3 tahun	6	20	8	34
% of Total	5,7%	19,0%	7,6%	32,4%
4 tahun	7	2	2	11
% of Total	6,7%	1,9%	1,9%	10,5%
5 tahun	3	0	0	3
% of Total	2,9%	0,0%	0,0%	2,9%
6 tahun	4	1	0	5
% of Total	3,8%	1,0%	0,0%	4,8%
7 tahun ⁴⁴	2	1	0	3
% of Total	1,9%	1,0%	0,0%	2,9%
8 tahun	1	0	0	1
% of Total	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%
9 tahun ⁶⁸	2	0	0	2
% of Total	1,9%	0,0%	0,0%	1,9%
Total	35	35	35	105
% of Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

4.2.3 Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Taksi

Mengenai data keadaan umum responden berdasarkan faktor jenis taksi yang diperoleh dari membagikan kuisioner penelitian kepada *driver*. Adapun besarnya presentase berdasarkan jenis taksi di sajikan pada tabel 4.4.

Tabel 4.4
Karakteristik responden berdasarkan jenis taksi

JENIS TAKSI	ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	Total
Total	35	35	35	105
% of Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

80
Dari tabel 4.4 peneliti dapat menyimpulkan bahwa responden berdasarkan jenis taksi berjumlah masing masing 35 orang (33,3%), jadi tidak ada perbedaan jumlah responden taksi.

4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan pekerjaan sebelumnya

Mengenai data keadaan umum responden berdasarkan faktor jenis taksi yang diperoleh dari membagikan kuisioner penelitian kepada *driver*. Adapun besarnya presentase berdasarkan pekerjaan sebelumnya di sajikan pada tabel 4.5.
72

Dari data tabel 4.5 dapat disimpulkan bahwa driver taksi yang belum bekerja sebelumnya sebanyak 20 orang (19,0%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi sopir berjumlah 19 orang (18,1%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi wirausaha berjumlah 18 orang (17,1%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi sales

marketing berjumlah 9 orang (8,6%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi kuli bangunan dan pegawai swasta sama yaitu masing masing berjumlah 7 orang (6,7%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi satpam berjumlah 4 orang (3,8%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi pegawai kantor, office boy, buruh pabrik, dan proyek bangunan sama yaitu masing masing berjumlah 3 orang (2,9%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi cuci mobil, bongkar muat, dan tukang parkir sama yaitu masing masing berjumlah 2 orang (1,9%), driver taksi yang pekerjaan sebelumnya menjadi kurir, pelayaran, dan montir sama yaitu masing masing berjumlah 1 orang (1,0%), Dapat dilihat bahwa driver taksi pekerjaan sebelumnya yang paling dominan adalah belum pernah bekerja sebanyak 20 orang (18,1%).

Tabel 4.5
Karakteristik responden berdasarkan pekerjaan sebelumnya

PEKERJAAN SEBELUMNYA	JENIS TAKSI			TOTAL
	ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	
Sopir	8	7	4	19
% of Total	7,6%	6,7%	3,8%	18,1%
Wirausaha	7	7	4	18
% of Total	6,7%	6,7%	3,8%	17,1%
Pegawai Kantor	1	1	1	3
% of Total	1,0%	1,0%	1,0%	2,9%
Kuli Bangunan	3	4	0	7
% of Total	2,9%	3,8%	0,0%	6,7%
Sales/Marketing	5	3	1	9
% of Total	4,8%	2,9%	1,0%	8,6%
Office Boy	1	2	0	3
% of Total	1,0%	1,9%	0,0%	2,9%
Kurir	0	1	0	1
% of Total	0,0%	1,0%	0,0%	1,0%
Cuci Mobil	2	0	0	2
% of Total	1,9%	0,0%	0,0%	1,9%
Satpam	2	1	1	4
% of Total	1,9%	1,0%	1,0%	3,8%
Bongkar Muat	1	0	1	2
% of Total	1,0%	0,0%	1,0%	1,9%
Pegawai Swasta	1	3	3	7
% of Total	1,0%	2,9%	2,9%	6,7%
Buruh Pabrik	2	1	0	3
% of Total	1,9%	1,0%	0,0%	2,9%
Proyek Bangunan	0	1	2	3
% of Total	0,0%	1,0%	1,9%	2,9%
Pelayaran	0	1	0	1
% of Total	0,0%	1,0%	0,0%	1,0%
Montir	0	1	0	1
% of Total	0,0%	1,0%	0,0%	1,0%
Tukang Parkir	0	1	1	2
% of Total	0,0%	1,0%	1,0%	1,9%
Belum Berkerja Sebelumnya	2	1	17	20
% of Total	1,9%	1,0%	16,2%	19,0%
Total	35	35	35	105
% of Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

4.2.5 Karakteristik Responden Berdasarkan pendapatan paling banyak

Mengenai data keadaan umum responden berdasarkan faktor pendapatan paling banyak yang diperoleh dari membagikan kuisioner penelitian kepada *driver*. Besarnya presentase berdasarkan pendapatan paling banyak di sajikan pada tabel yang ada di bawah ini:

Tabel 4.6
Karakteristik responden berdasarkan pendapatan paling banyak

PENDAPATAN PALING BANYAK	JENIS TAKSI			Total
	ILEGAL	KONVENSIONAL	ONLINE	
Sopir	29	29	32	90
% of Total	27,6%	27,6%	30,5%	85,7%
Wirausaha	2	2	2	6
% of Total	1,9%	1,9%	1,9%	5,7%
Pegawai Kantor	0	0	1	1
% of Total	0,0%	0,0%	1,0%	1,0%
Kuli Bangunan	0	1	0	1
% of Total	0,0%	1,0%	0,0%	1,0%
Sales/Marketing	3	3	0	6
% of Total	2,9%	2,9%	0,0%	5,7%
Buruh Pabrik	1	0	0	1
% of Total	1,0%	0,0%	0,0%	1,0%
Total	35	35	35	105
% of Total	33,3%	33,3%	33,3%	100,0%

Sumber: Output SPSS 2019

Dari data tabel 4.6 dapat disimpulkan bahwa driver taksi yang pendapatannya paling banyak adalah sopir berjumlah 90 orang (85,7%), driver taksi yang pendapatannya paling banyak wirausaha dan sales/marketing sama besarnya yaitu masing-masing berjumlah 6 orang

(5,7%), driver taksi yang pendapatannya paling banyak pegawai kantor, kuli bangunan, dan buah pabrik yaitu masing masing berjumlah 1 orang (1,0%).

4.3 Uji Statistik Deskriptif

Ghozali (2013:19) mengemukakan bahwa deskripsi atau gambaran suatu data yang dilihat dari nilai rata-rata atau disebut *mean*, satandar *deviasi*, *sum*, *range*, *varian*, *maksimum*, *minimum*, kurtosis dan *skewness* dalam arti lain kemencengan distribusi merupakan statistik deskriptif.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan *mean* atau rata-rata, *standart deviasi*, *maksimum*, dan *minimum*. Berikut hasil dari uji statistik deskriptif masing-masing jenis taksi:

Tabel 4.7
Hasil Uji Statistik Deskriptif Taksi Ilegal

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PENDAPATAN BULANAN	35	10300000	18300000	14858571.43	2273843.782
BIAYA OPERASIONAL	35	7570000	1342000	10470571.43	1553971.559
PENDAPATAN BERSIH	35	1480000	7030000	4388000.00	1155179.003
Valid N (listwise)	35				

Sumber: Output SPSS 2019

Berdasarkan pada Tabel 4.7 hasil uji statistik deskriptif taksi ilegal dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Variabel Pendapatan Bulanan mempunyai nilai *mean* 14858571.43.

Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bulanan taksi ilegal adalah 14858571.43 atau sebesar Rp. 14.858.571,00,-. Nilai *minimumnya* sebesar 10300000 dan nilai *maximumnya* sebesar

18300000. Sedangkan nilai standar deviasinya sebesar 2273843.782 lebih kecil ¹⁸ dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

2. Variabel Biaya Operasional memiliki nilai *mean* 10470571.43. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata biaya operasional taksi ilegal adalah 10470571.43 atau sebesar Rp. 10.470.571,00,-. Nilai *minimumnya* adalah 7570000 dan nilai *maximumnya* adalah 1342000. ³ Sedangkan nilai standar deviasi adalah 1553971.559 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.
3. Variabel Pendapatan Bersih mempunyai nilai *mean* 4388000.00. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bersih taksi ilegal adalah 4388000.00 atau sebesar Rp. 4.388.000,00,-. ²⁹ Nilai *minimum* adalah 1480000 dan nilai *maximum* adalah 7030000. Sedangkan dari sisi nilai standar deviasi adalah 1155179.003 lebih kecil dari nilai *mean* ²⁹ sehingga dapat dikatakan bahwa penyebaran data adalah cukup beragam. lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

Tabel 4.8
Hasil Uji Statistik Deskriptif Taksi Konvensional

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PENDAPATAN BULANAN	35	10600000	21500000	15922857.14	2381125.008
BIAYA OPERASIONAL	35	9050000	1835000	13132714.29	2032944.237
PENDAPATAN BERSIH	35	1250000	4150000	2790142.86	603296.686
Valid N (listwise)	35				

Sumber: Output SPSS 2019

Berdasarkan pada Tabel 4.8 hasil uji statistik deskriptif taksi konvensional dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Variabel Pendapatan Bulanan mempunyai nilai *mean* 15922857.14.

Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bulanan taksi konvensional adalah 15922857.14 atau sebesar Rp. 15.922.857,00,-.

Nilai *minimumnya* adalah 10600000 dan nilai *maximumnya* adalah 21500000. Sedangkan nilai dari sisi standar deviasinya adalah 2381125.008 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

2. Variabel Biaya Operasional mempunyai nilai *mean* 13132714.29. Nilai

mean mengindikasikan bahwa rata-rata biaya operasional taksi konvensional adalah 13132714.29 atau sebesar Rp. 13.132.714,00,-.

Nilai *minimum* adalah 9050000 dan nilai *maximum* adalah 1835000.

Sedangkan nilai standar deviasi adalah 2032944.237 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

3. Variabel Pendapatan Bersih mempunyai nilai *mean* 2790142.86. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bersih taksi konvensional adalah 2790142.86 atau sebesar Rp. 2.790.143,00,-. Nilai *minimumnya* adalah 1250000 dan nilai *maximumnya* adalah 4150000. Sedangkan nilai dari sisi standar deviasinya adalah 603296.686 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

Tabel 4.9
Hasil Uji Statistik Deskriptif Taksi Online

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PENDAPATAN BULANAN	35	10500000	20500000	14245714.14	2517041.080
BIAYA OPERASIONAL	35	7675000	13715000	10200285.71	1443843.392
PENDAPATAN BERSIH	35	1275000	8055000	4045428.57	1646355.320
Valid N (listwise)	35				

Sumber: Output SPSS 2019

Berdasarkan pada Tabel 4.9 hasil uji statistik deskriptif taksi online dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Variabel Pendapatan Bulanan mempunyai nilai *mean* 14245714.14. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bulanan taksi online adalah 14245714.14 atau sebesar Rp. 14.245.714,00,-. Nilai *minimumnya* adalah 10500000 dan nilai *maximumnya* adalah 20500000. Sedangkan nilai dari sisi standar deviasinya adalah 2517041.080 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

2. Variabel Biaya Operasional mempunyai nilai *mean* 10200285.71. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata biaya operasional taksi online adalah 10200285.71 atau sebesar Rp. 10.200.286,00,-. Nilai *minimumnya* adalah 7675000 dan nilai *maximumnya* adalah 13715000. Sedangkan nilai dari sisi standar deviasi adalah 1443843.392 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.
3. Variabel Pendapatan Bersih mempunyai nilai *mean* 4045428.57. Nilai *mean* mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan bersih taksi online adalah 4045428.57 atau sebesar Rp. 4.045.429,00,-. Nilai *minimumnya* adalah 1275000 dan nilai *maximumnya* adalah 8055000. Sedangkan nilai dari sisi standar deviasinya adalah 1646355.320 lebih kecil dari nilai rata-rata (*mean*) sehingga peneliti dapat mengatakan bahwa cukup beragam penyebaran datanya.

4.3.1 Pengujian Homogenitas

Pengujian homogenitas merupakan uji yang digunakan guna pengujian apakah ada kesamaan atau tidaknya data dalam dua kelompok sampel atau lebih. Pengujian ini dilakukan untuk sebagai prasyarat peneliti dalam pengujian lanjutan yaitu uji ANOVA. Jika sama atau homogen maka pengujian lanjut yang mendasari dalam pengujian ANOVA atau analisis varian adalah bahwa populasi dan varian yaitu homogen dan sama, apabila tidak homogen atau sama maka uji lanjutan akan diberlakukan. Menurut

Widiyanto (2010:51) pedoman dasar untuk pengambilan keputusan dalam pengujian homogenitas adalah sebagai berikut:

1. Apabila nilai Sig. atau signifikansi $> 0,05$ adalah homogen. Maka dapat disimpulkan bahwa varians dari dua atau tiga kelompok data adalah sama atau homogen bahasa yang sering digunakan.
2. Apabila nilai Sig. atau signifikansi $< 0,05$ adalah homogen. Maka dapat disimpulkan bahwa varians dari dua atau tiga kelompok data adalah sama atau homogen bahasa yang sering digunakan.

Berikut adalah hasil uji homogenitas dalam penelitian ini:

Tabel 4.10
Pengujian Homogenitas
Homogeneity of Variances

	Levene Statistic	df1	df2	Sig.
PENDAPATAN	,559	2	102	,573
BIAYA OPERASIONAL	1,642	2	102	,199
PENDAPATAN BERSIH	17,207	2	102	,000

Sumber: Output SPSS 2019

Pada tabel 4.10 dapat disimpulkan pengujian homogenitas menunjukkan hasil bahwa variabel pendapatan memiliki signifikansi sebesar 0,573, variabel biaya operasional memiliki signifikansi sebesar 0,199 dan variabel pendapatan bersih memiliki signifikansi sebesar 0,000. Karena variabel pendapatan bersih memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian ini tidak memenuhi asumsi homogenitas. Hasil dari pengujian homogenitas menunjukkan tidak homogen atau tidak sama, hal ini menunjukkan bahwa pengujian lanjut yang mendasari dalam pengujian ANOVA atau analisis varian tidak terepenuhi,

oleh karena itu dilakukan pengujian *Brown-Forsythe* dengan menggunakan uji *Brown-Forsythe* merupakan pengujian alternatif rata-rata kelompok jika pada uji homogenitas tidak sama atau dalam arti lain homogen. Hasil uji *Brown-Forsythe* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 4.11
Uji *Brown-Forsythe*
Robust Tests of Equality of Means

		Statistic ^a	df1	df2	Sig.
PENDAPATAN	Brown-Forsythe	4,403	2	101,296	,015
BIAYA OPERASIONAL	Brown-Forsythe	31,948	2	92,950	,000
PENDAPATAN BERSIH	Brown-Forsythe	16,854	2	71,372	,000

a. Asymptotically F distributed.

Sumber: Output SPSS 2019

Pada Tabel 4.11 Pengujian *Brown-Forsythe* menunjukkan hasil bahwa masing-masing variabel yaitu pendapatan memiliki nilai signifikansi sebesar 0,015, biaya operasional memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000 dan pendapatan bersih memiliki nilai signifikansi sebesar 0,000. Dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel memiliki nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 atau Sig. < 0,05. Hal ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan nyata yang signifikan antara masing-masing jenis taksi pada pendapatan, biaya operasional dan pendapatan bersih. Karena terdapat perbedaan yang signifikan maka selanjutnya dilakukan pengujian lanjutan *Post Hoc Test* dengan uji Games Howell untuk mengetahui bagian kelompok mana saja yang memiliki perbedaan.

4.3.2 Uji Post Hoc Test (Uji Lanjutan)

Berdasarkan pengujian signifikansi yang sudah dilakukan, dapat diketahui bahwa terdapat perbedaan yang signifikan pada faktor pendapatan,

biaya operasional dan pendapatan bersih. Langkah selanjutnya adalah melakukan uji lanjutan untuk mengetahui kelompok atau level manakah yang memberikan perbedaan tersebut. Hasil uji lanjutan (Post Hoc Test) dengan Games Howell dalam penelitian berikut dapat dilihat pada tabel 4.12:

Tabel 4.12
Uji Post Hoc
Multiple Comparisons

Games-Howell

Dependent Variable	(I) JENIS TAKSI	(J) JENIS TAKSI	Mean Difference (I-J)	Std. Error	Sig.
PENDAPATAN	ILEGAL	KONVENSIONAL	-1064285,714	556522,926	,143
		ONLINE	612857,143	573357,563	,537
	KONVENSIONAL	ILEGAL	1064285,714	556522,926	,143
		ONLINE	1677142,857*	585668,168	,015
	ONLINE	ILEGAL	-612857,143	573357,563	,537
		KONVENSIONAL	-1677142,857*	585668,168	,015
BIAYA OPERASIONAL	ILEGAL	KONVENSIONAL	-2662142,857*	432523,818	,000
		ONLINE	270285,714	358549,114	,732
	KONVENSIONAL	ILEGAL	2662142,857*	432523,818	,000
		ONLINE	2932428,571*	421478,554	,000
	ONLINE	ILEGAL	-270285,714	358549,114	,732
		KONVENSIONAL	-2932428,571*	421478,554	,000
PENDAPATAN BERSIH	ILEGAL	KONVENSIONAL	1597857,143*	220285,880	,000
		ONLINE	342571,429	339954,802	,575
	KONVENSIONAL	ILEGAL	-1597857,143*	220285,880	,000
		ONLINE	-1255285,714*	296380,679	,000
	ONLINE	ILEGAL	-342571,429	339954,802	,575
		KONVENSIONAL	1255285,714*	296380,679	,000

*. The mean difference is significant at the 0.05 level.

Sumber: Output SPSS 2019

Berdasarkan tabel 4.12 dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa perbedaan nyata yang signifikan antara taksi ilegal, taksi konvensional dan taksi online pada pendapatan, biaya operasional maupun pendapatan bersih. Berikut adalah penjelasan untuk Tabel 4.12 diatas:

1. Variabel Pendapatan

- a. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,143 dengan perbedaan rata-rata sebesar -1064285,714. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi online adalah sebesar 0,732 dengan perbedaan rata-rata sebesar 270285,714.
- b. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,143 dengan perbedaan rata-rata sebesar -1064285,714. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi online adalah sebesar 0,15 dengan perbedaan rata-rata sebesar 1677142,857.
- c. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,537 dengan perbedaan rata-rata sebesar -612857,143. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,15 dengan perbedaan rata-rata sebesar -1677142,857.

2. Variabel Biaya Operasional

- a. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar -2662142,857. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi online adalah sebesar 0,732 dengan perbedaan rata-rata sebesar 270285,714.
- b. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,143 dengan perbedaan rata-rata sebesar

2662142,857. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi online adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar 2932428,571.

- c. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,732 dengan perbedaan rata-rata sebesar -270285,714. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar -2932428,571.

3. Variabel Pendapatan Bersih

- a. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar 1597857,143. Nilai signifikansi antara taksi ilegal dengan taksi online adalah sebesar 0,575 dengan perbedaan rata-rata sebesar 342571,429.
- b. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar -1597857,143. Nilai signifikansi antara taksi konvensional dengan taksi online adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar -1255285,714.
- c. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi ilegal adalah sebesar 0,575 dengan perbedaan rata-rata sebesar -342571,429. Nilai signifikansi antara taksi online dengan taksi konvensional adalah sebesar 0,000 dengan perbedaan rata-rata sebesar 1255285,714.

4.4 Pembahasan

4.4.1 Perbedaan Taksi Ilegal, Taksi Konvensional dan Taksi Online Pada Faktor Pendapatan

Berdasarkan pada tabel 4.12 hasil pengujian Post Hoc *Test* (Uji Lanjutan) menemukan bahwa terdapat perbedaan pada faktor pendapatan bulanan antara taksi konvensional dengan taksi online dengan signifikansi nilainya sebesar 0,015 dan selisih rata-rata sebesar 1677142,857 atau Rp. 1.677.143,00,-. Selisih pendapatan bulanan taksi konvensional dengan taksi ilegal memiliki nilai signifikansi sebesar 0,143 dan selisih rata-rata sebesar 1064285,714 atau Rp. 1.064.286,00,-. Sedangkan selisih pendapatan bulanan taksi konvensional dengan taksi online memiliki signifikansi sebesar 0,732 dan selisih rata-rata sebesar 270285,714 atau Rp. 270.286,00,-.

Terdapat perbedaan secara nyata yang signifikan antara taksi konvensional dengan taksi online pada faktor pendapatan bulanan. Sedangkan antara taksi konvensional dengan taksi ilegal dan taksi ilegal dengan taksi online tidak memiliki perbedaan yang signifikan faktor pendapatan bulanan. Taksi konvensional memiliki rata-rata pendapatan bulanan tertinggi antara jenis taksi yang lain, yaitu sebesar Rp. 15.922.857,00,- dan taksi ilegal memiliki pendapatan rata-rata bulannya sebesar Rp. 14.858.571,00,-, sedangkan taksi online memiliki rata-rata pendapatan bulanan sebesar Rp. 14.245.714,00,-. Hal ini dapat disimpulkan bahwa pendapatan *driver* taksi konvensional untuk mencapai bonus maka wajib memenuhi target setoran harian yang telah ditetapkan oleh pihak

perusahaan, sedangkan *driver* taksi online dan *driver* taksi ilegal tidak ada target setoran maka diatas dapat dilihat taksi konvensional memiliki pendapatan bulanan lebih besar di ikuti dengan taksi ilegal dan taksi online yang memiliki pendapatan bulanan terendah.

Hasil penelitian ini pada faktor pendapatan mendukung penelitian terdahulu dari Rina Dwi Rahmawati (2018) yang berjudul “*Analisis Driver GrabCar di kecamatan Purbalingga kabupaten Purbalingga tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan*” berdasarkan hasil penelitian menunjukkan tentang faktor variabel pengalaman kerja dan lama jam kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* Grabcar, Sedangkan faktor variabel umur dan pendidikan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan *driver* GrabCar di kecamatan Purbalingga . Hal ini membuktikan bahwa pada tabel 4.3 karakteristik responden berdasarkan faktor lama kerja dan tabel 4.5 karakteristik responden berdasarkan dari faktor pekerjaan sebelumnya. Pada tabel 4.3 karakteristik responden berdasarkan lama kerja bahwa *driver* taksi konvensional *minimal* lama kerja adalah 2 tahun yang berjumlah 11 responden dan 3 tahun berjumlah 20 responden. Sedangkan, *driver* taksi ilegal *minimal* lama kerja 1 tahun berjumlah 1 responden dan *driver* taksi online *minimal* lama kerja 1 tahun berjumlah 7 responden dari 35 responden masing-masing taksi. Sedangkan, tertera pada tabel 4.5 karakteristik responden berdasarkan dari faktor pekerjaan sebelumnya bahwa *driver* taksi konvensional yang tidak memiliki pengalaman kerja sebelumnya sebanyak

1 responden sedangkan taksi ilegal sebanyak 2 responden dan taksi online sebanyak 17 responden.

4.4.2 Perbedaan Taksi Ilegal, Taksi Konvensional dan Taksi Online Pada Faktor Biaya Operasional

³⁵ Berdasarkan Tabel 4.12 hasil uji *Post Hoc Test* (Uji Lanjutan) menemukan bahwa terdapat perbedaan pada faktor biaya operasional antara taksi ilegal dengan taksi konvensional memiliki ³ nilai signifikansi sebesar 0,000 dan selisih rata-rata sebesar 2662142,857 atau Rp. 2.662.143,00,-. Selisih biaya operasional taksi konvensional dengan taksi online dengan ³ nilai signifikansi sebesar 0,000 dan selisih rata-rata sebesar 2932428,571 atau Rp. 2.932.428,00,-. Sedangkan selisih biaya operasional taksi ilegal dengan taksi online memiliki ³ nilai signifikansi sebesar 0,732 dan selisih rata-rata sebesar 270285,714 atau Rp. 270.286,00,-.

Terdapat perbedaan nyata yang signifikan antara taksi konvensional dengan taksi ilegal serta ²³ taksi konvensional dengan taksi online pada faktor biaya operasional. Sedangkan ²³ antara taksi ilegal dengan taksi online tidak memiliki perbedaan yang signifikan pada faktor biaya operasional. Taksi konvensional memiliki rata-rata pada faktor biaya operasional tertinggi antara jenis taksi yang lain, yaitu sebesar Rp. 13.132.714,00,- dan taksi ilegal memiliki ³⁰ rata-rata biaya operasional sebesar Rp. 10.470.571,00,- sedangkan taksi online memiliki ³⁰ rata-rata biaya operasional sebesar Rp. 10.200.285,00,-. Hal ini dapat disimpulkan bahwa taksi konvensional memiliki biaya operasional lebih besar di ikuti dengan taksi ilegal dan taksi

online yang memiliki biaya operasional terendah. Hal itu dikarenakan beban biaya paling besar pada setoran bahwa *driver* taksi konvensional mempunyai kewajiban setoran pendapatan harian yang besar yaitu setoran 60 persen dari pendapatan harian, pada urutan kedua *driver* taksi ilegal beban biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian yang besar dikarenakan pada ruang lingkup bandara, pengeluaran lain-lain terutama parkir bandara dan biaya perbaikan kendaraan, sedangkan pada urutan ketiga selisih tidak besar *driver* taksi online memiliki beban biaya operasional terendah karena kewajiban setoran lebih rendah yaitu 20 persen dari pendapatan harian, biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian dan dari kedua *driver* taksi *online* maupun ilegal biaya operasionalnya tidak lebih besar dari beban setoran pendapatan *driver* taksi konvensional yang sebesar 60 persen.

4.4.3 Perbedaan Taksi Ilegal, Taksi Konvensional dan Taksi Online Pada Faktor Pendapatan Bersih

³⁵ Berdasarkan Tabel 4.12 hasil uji *Post Hoc Test* (Uji Lanjutan) menemukan bahwa terdapat perbedaan pada faktor pendapatan bersih antara taksi ilegal dengan taksi konvensional memiliki ³ nilai signifikansi sebesar 0,000 dan selisih rata-rata sebesar 1597857,143 atau Rp. 1.597.857,00,-. Selisih pendapatan bersih taksi online dengan taksi konvensional dengan ³ nilai signifikansi sebesar 0,000 dan selisih rata-rata sebesar 1255285,714 atau Rp. 1.255.286,00,-. Sedangkan selisih pendapatan bersih taksi ilegal

dengan taksi online memiliki nilai signifikansi sebesar 0,575 dan selisih rata-rata sebesar 342571,429 atau Rp. 342.571,00,-.

Terdapat perbedaan nyata yang signifikan antara taksi ilegal dengan taksi konvensional serta taksi konvensional dengan taksi online pada faktor pendapatan bersih. Sedangkan antara taksi ilegal dengan taksi online tidak memiliki perbedaan yang signifikan pada faktor pendapatan bersih. Taksi ilegal memiliki rata-rata pada faktor pendapatan bersih tertinggi antara jenis taksi yang lain, yaitu sebesar Rp. 4.388.000,00,- dan taksi online memiliki rata-rata pendapatan bersih sebesar Rp. Rp. 4.045.429,00 sedangkan taksi konvensional memiliki rata-rata pendapatan bersih sebesar Rp. 2.790.143,00,-. Hal ini dapat disimpulkan bahwa taksi ilegal memiliki pendapatan bersih lebih besar di ikuti dengan taksi online dan taksi konvensional yang memiliki pendapatan bersih terendah. Hal tersebut dikarenakan sistem setoran pada setiap *driver* taksi berbeda-beda, dilihat dari hasil nominal biaya operasional taksi konvensional lebih besar dikarenakan sistem setoran pendapatan harian yaitu sebesar 60 persen untuk perusahaan dan 40 persen untuk *driver*. Pada urutan kedua taksi ilegal lebih besar biaya operasional dibandingkan dengan taksi online dikarenakan menanggung setoran paguyuban perhari Rp.20.000,- dan bulanan Rp.150.000,-. Pada urutan ketiga taksi online lebih sedikit biaya operasionalnya dibandingkan taksi ilegal dan konvensional dikarenakan sistem setoran pendapatan harian yaitu sebesar 80 persen untuk *driver* dan 20 persen untuk perusahaan

Hasil penelitian ini pada faktor pendapatan bersih mendukung penelitian sebelumnya dari Febrian Ahmad Qisthi (2018) yang berjudul “⁹Analisis pendapatan sopir angkutan kota di kota Surakarta serta perbedaan pendapatan sesudah dan sebelum adanya transportasi online”³⁸ berdasarkan hasil penelitian menunjukkan hasil dari uji t disimpulkan bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkot yang signifikan antara sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* di kota Surakarta, yang artinya adalah pendapatan sopir angkot di kota Surakarta di pengaruhi oleh transportasi *online*. Dengan demikian, dapat disimpulkan dalam penelitian ini bahwa adanya taksi online mempengaruhi pendapatan bersih taksi konvensional di Surabaya.

SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Kesimpulan dari hasil penelitian ini maka dapat ditarik mengenai perbedaan pendapatan dan biaya operasional antara *driver* taksi ilegal, *driver* taksi konvensional, dan *driver* taksi online di Surabaya sebagai berikut:

1. Berdasarkan penelitian yang dilakukan dari sisi pendapatan, taksi konvensional lebih besar pendapatannya dibandingkan taksi ilegal dan taksi online. Hal itu dikarenakan berdasarkan sampel yang diteliti bahwa pendapatan *driver* taksi konvensional untuk mencapai bonus bulanan wajib memenuhi target setoran harian yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan, sedangkan *driver* taksi online tidak ada target setoran melainkan target jumlah *minimum* penumpang untuk mencapai bonus dan *driver* taksi ilegal tidak ada target setoran untuk mencapai bonus melainkan bonus dari pengantaran penumpang ketika sesampainya di tujuan mendapatkan kembali penumpang yang rute tujuannya satu arah ke bandara.
2. Berdasarkan penelitian yang dilakukan dari sisi biaya operasional, biaya operasional taksi konvensional lebih besar di bandingkan taksi ilegal dan taksi online. Hal itu dikarenakan beban biaya

paling besar pada setoran bahwa *driver* taksi konvensional mempunyai kewajiban setoran pendapatan harian yang besar yaitu setoran dari pendapatan harian, pada urutan kedua *driver* taksi ilegal beban biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian yang besar dikarenakan pada ruang lingkup bandara, pengeluaran lain-lain terutama parkir bandara dan biaya perbaikan kendaraan, sedangkan pada urutan ketiga selisih tidak besar *driver* taksi online memiliki beban biaya operasional terendah karena kewajiban setoran pendapatan harian rendah, biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian dan dari kedua *driver* taksi online maupun ilegal biaya operasionalnya tidak lebih besar dari beban setoran pendapatan *driver* taksi konvensional.

3. Semakin tinggi pendapatan maka akan semakin tinggi biaya operasional. Tetapi, berbeda dengan pendapatan bersih karena dari sisi pendapatan bersih taksi konvensional berpendapatan bersih paling rendah. Hal itu dikarenakan beban biaya yang ditanggung *driver* taksi konvensional paling besar pada setoran bahwa mempunyai kewajiban setoran pendapatan harian yang besar, pada urutan kedua *driver* taksi ilegal beban biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian yang besar dikarenakan pada ruang lingkup bandara, pengeluaran lain-lain terutama parkir bandara dan biaya perbaikan kendaraan, sedangkan pada urutan ketiga selisih tidak besar *driver* taksi

online memiliki beban biaya operasional terendah karena kewajiban setoran lebih rendah dari pendapatan harian, biaya sewa/cicilan mobil bulanan, konsumsi harian dan dari kedua *driver* taksi *online* maupun ilegal biaya operasionalnya tidak lebih besar dari beban setoran pendapatan *driver* taksi konvensional.

5.2 Saran

Dari hasil penelitian di atas ³⁰ saran-saran yang dapat di berikan berdasarkan hasil penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagi *driver* taksi konvensional disarankan untuk meningkatkan persaingan dan menambah penumpang agar dapat meningkatkan pendapatan.
2. Bagi perusahaan taksi konvensional disarankan untuk kerjasama dengan perusahaan e-commerce maupun fintech maupun dengan instansi pemerintah guna menghadapi persaingan bisnis kedepan.
3. Bagi peneliti lain diharapkan mengadakan penelitian selanjutnya di daerah lain dan menambah variabel baru yakni untuk menyempurnakan penelitian ini, seta dapat melakukan pengembangan teori penelitian sehingga hasil penelitian selanjutnya menjadi lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggraini, P. A. 2018. *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional*. Skripsi. Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Islam. Lampung.
- Andresta, N. 2018. *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional*. Skripsi. Fakultas Teknik. Bandar Lampung.
- Ardiansyah. 2015. *Pengaruh Biaya Operasional dan Modal Kerja Terhadap Profitabilitas Pada PT. Fika Abadi Mandiri*. Jurnal Manajemen dan Bisnis. Vol.5 no.2:150-171
- Arisinta, Octaviana. 2017. *“Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Adanya Jembatan Suramadu Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal Bangkalan)”*. Madura.
- Aminah, Siti. 2007. *Transportasi Publik dan Akseibilitas Masyarakat Perkotaan*. Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga.
- Cahyani, N.K.B. 2000. *Studi Perhitungan Biaya Kemacetan di Pusat Kota Denpasar*. Skripsi Program Studi S1 Jurusan Teknik Planologi ITB.
- Fajriah. 2017. *Analisis Permintaan Jasa Ojek Online di Kota Makasar*. Skripsi Universitas Hasanudin Makasar.
- Firdausa, R. A. 2013. *Pengaruh Modal Awal, Lama Usaha, dan Jam Operasional Terhadap Pendapatan Pedagang Kios di Pasar Bintaro Demak*. *Journal of Economics*. Vol. 2 no 1:1-6.
- Ghozali, Imam. 2013. *“Aplikasi Analisis Multi Variate Dengan Prgram IBM SPSS 21 Update PLS Regresi”*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

- Indrawan, Rully & Poppy Yuniawati. 2014. ⁵⁷ “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Campuran untuk Manajemen, Pembangunan dan pendidikan*”. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Iskandar, I. ⁴⁰ 2008. *Pendekatan Kualitatif Untuk Pengendalian Kualitas*. Edisi Pertama. Universitas Indonesia. Jakarta.
- Lambey, R. ¹⁷ 2017. Tinjauan Hukum Terhadap Taksi Gelap Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Lex et Societates*. Vol.V No.7: 17-19.
- Moeleong, Lexy J. ⁴⁸ 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. Bandung. Penerbit: PT Remaja Rosda Karya Offset.
- ⁴⁷ Mustaqima, Z. Z. Agustina, I. W. Dan Utomo, D. M. 2018. Karakteristik Moda Angkutan Umum Berbasis Online Di Jakarta Selatan. *Jurnal tata kota dan daerah*. Vol.10 no.2: 99-106
- ³¹ 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)*. Skripsi. The University Institutional Repository. Medan.
- ³⁶ Nurani, D. O. 2010. *Analisis Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Pendapatan Pedagang Kaki Lima Makanan Dan Minuman (Studi Dijalan Malioboro Yogyakarta)*. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Sebelas Maret. Surakarta.
- Nurdiansyah, M. 2018. *Penerapan audit manajemen untuk meningkatkan fungsi pengendalian persediaan*. Skripsi. STIESIA. Surabaya.
- ⁵² Pertiwi, P. 2015. *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja Di Daerah Istimewa Yogyakarta*. Skripsi. Universitas Negeri Yogyakarta. Yogyakarta.

41
Pribadiono, A. 2016. Transportasi Online Vs Transportasi Tradisional Non-online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online. *Lex Jurnalica*, 13 (2). Agustus, PP. 127-134.

9
Qisthi, Ahmad. Dkk. 2018. “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum Dan Sesudah Adanya Transportasi Dering (Online)”. Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.

39
Rachelia, E. D. Dan Widayanto. 2018. Pengaruh Kualitas Pelayanan Nilai Pelanggan Terhadap Loyalitas Pelanggan Melalui Kepuasan Pelanggan Pada Pelanggan Taksi Konvensional (Studi Kasus Pada Pelanggan Taksi Kosti Semarang), *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, vol.7 no.1: 138-149.

9
Rahmawati, Rina Dwi. 2018. “Analisis Factor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Grabcar Di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga”. Fakultas Geografi. Universitas Muhammadiyah. Surakarta.

Riswanda, A. 2019. *Dampak Keberadaan Transportasi Online Terhadap Pendapatan Transportasi Konvensional Studi Kasus Penarik Becak Di Banda Aceh*. Skripsi. Universitas Islam Negeri. Banda Aceh.

Santoso, Ismanto Hadi. 2019. *Statistik II*. Surabaya. UWKS PRESS.

75
Sartika, Y. 2017. *Evaluasi Pelayanan Transportasi Dalam Mempertahankan Loyalitas Pelanggan Di Pahala Kencana Transportasi Jember*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik. Jember.

19
Sondang P, Siagian. 2011. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara. Jakarta.

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

⁸
Suroto .2000. *Strategi Pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja*.
Yogyakarta: Gajah Mada Univercity.

²⁰
Tajibu, M. J. Et all. 2018. 'DI TENGAH BEROPERASINYA TAKSI
ONLINE', 14, PP. 101-112.

³¹
Ticonuwu, V. M. 2018. *Dampak Transportasi Online Terhadap
Kesejahteraan Supir Taksi Blue Bird Di Kota Medan*. Skripsi.
Universitas Sumatra Utara. Medan.

Wardhani, P. 2017. *Evaluasi Tarif Angkutan Umum (KOPADA) Di
Kabupaten Purworejo*. Skripsi. Universitas Muhamadiyah
Purworejo. Purworejo.

⁴⁶
Wibowo, J. B. 2018. *Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver Go-
Jek Full Time Dan Upah Minimum Regional Kota Studi Kasus Di
Kota Yogyakarta*. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Sanata
Dharma. Yogyakarta.

Internet:

¹
Okta, M. 2017. Disebut taksi gelap bukan karena warna tetapi tidak berizin,
online. (<https://www.kabarpemumpang.com>) di akses tanggal 12
Agustus 2019.

ORIGINALITY REPORT

24%

SIMILARITY INDEX

17%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

20%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1

www.kabarpenumpang.com

Internet Source

1%

2

Submitted to Trisakti University

Student Paper

1%

3

Submitted to Universitas Terbuka

Student Paper

1%

4

docplayer.info

Internet Source

1%

5

Submitted to Universitas Diponegoro

Student Paper

1%

6

id.123dok.com

Internet Source

1%

7

www.scribd.com

Internet Source

1%

8

digilib.unila.ac.id

Internet Source

1%

9

etd.eprints.ums.ac.id

Internet Source

1%

10	Submitted to Sultan Agung Islamic University Student Paper	1 %
11	Submitted to Universitas Pendidikan Indonesia Student Paper	1 %
12	ejournal.unitomo.ac.id Internet Source	1 %
13	Submitted to Udayana University Student Paper	1 %
14	repository.unhas.ac.id Internet Source	1 %
15	Submitted to Universitas Islam Syekh-Yusuf Tangerang Student Paper	1 %
16	Submitted to Universitas Negeri Jakarta Student Paper	<1 %
17	ejournal.unsrat.ac.id Internet Source	<1 %
18	eprints.perbanas.ac.id Internet Source	<1 %
19	Submitted to Politeknik Negeri Bandung Student Paper	<1 %
20	Submitted to Universitas Andalas Student Paper	<1 %

21	Internet Source	<1 %
22	repository.upi.edu Internet Source	<1 %
23	Submitted to Universitas International Batam Student Paper	<1 %
24	Submitted to Universitas Jenderal Soedirman Student Paper	<1 %
25	Submitted to iGroup Student Paper	<1 %
26	docs.di.fc.ul.pt Internet Source	<1 %
27	Submitted to Universitas Putera Batam Student Paper	<1 %
28	media.neliti.com Internet Source	<1 %
29	fexdoc.com Internet Source	<1 %
30	Submitted to Sriwijaya University Student Paper	<1 %
31	repositori.usu.ac.id Internet Source	<1 %
32	eprints.umm.ac.id Internet Source	<1 %

33	Submitted to Lambung Mangkurat University Student Paper	<1 %
34	es.scribd.com Internet Source	<1 %
35	Submitted to Universitas Negeri Surabaya The State University of Surabaya Student Paper	<1 %
36	eprints.ums.ac.id Internet Source	<1 %
37	Submitted to Universitas Jember Student Paper	<1 %
38	pt.scribd.com Internet Source	<1 %
39	ejournal3.undip.ac.id Internet Source	<1 %
40	ejournal.stiesia.ac.id Internet Source	<1 %
41	Submitted to Universitas Islam Malang Student Paper	<1 %
42	rizkidwihermiati1992.blogspot.com Internet Source	<1 %
43	Submitted to Syiah Kuala University Student Paper	<1 %

44	www.greensboro-nc.gov Internet Source	<1 %
45	lib.unnes.ac.id Internet Source	<1 %
46	jurnal.ugm.ac.id Internet Source	<1 %
47	Submitted to School of Business and Management ITB Student Paper	<1 %
48	id.scribd.com Internet Source	<1 %
49	www.neliti.com Internet Source	<1 %
50	repository.unej.ac.id Internet Source	<1 %
51	Submitted to Universitas Muhammadiyah Surakarta Student Paper	<1 %
52	eprints.uny.ac.id Internet Source	<1 %
53	tugassekolaah.blogspot.com Internet Source	<1 %
54	Submitted to Universitas Islam Riau Student Paper	<1 %

55	journal.ummat.ac.id Internet Source	<1 %
56	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	<1 %
57	simki.unpkediri.ac.id Internet Source	<1 %
58	eprints.undip.ac.id Internet Source	<1 %
59	docobook.com Internet Source	<1 %
60	repository.uinsu.ac.id Internet Source	<1 %
61	rz5005.blogspot.com Internet Source	<1 %
62	edoc.site Internet Source	<1 %
63	ar.scribd.com Internet Source	<1 %
64	Submitted to UIN Syarif Hidayatullah Jakarta Student Paper	<1 %
65	Submitted to Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia Student Paper	<1 %

66

Internet Source

<1 %

67

hdl.handle.net

Internet Source

<1 %

68

Submitted to Hellenic Open University

Student Paper

<1 %

69

armancoy37.blogspot.com

Internet Source

<1 %

70

zainiba.files.wordpress.com

Internet Source

<1 %

71

proceedings.stiewidyagamalumajang.ac.id

Internet Source

<1 %

72

Submitted to Universitas Negeri Makassar

Student Paper

<1 %

73

Submitted to Universitas Brawijaya

Student Paper

<1 %

74

issuu.com

Internet Source

<1 %

75

scholar.unand.ac.id

Internet Source

<1 %

76

repository.umrah.ac.id

Internet Source

<1 %

77

Submitted to Surabaya University

Student Paper

<1 %

78	vdocuments.site Internet Source	<1 %
79	Submitted to Universitas Muria Kudus Student Paper	<1 %
80	Submitted to Unika Soegijapranata Student Paper	<1 %
81	Submitted to Program Pascasarjana Universitas Negeri Yogyakarta Student Paper	<1 %
82	Submitted to Fakultas Teknologi Kebumian dan Energi Universitas Trisakti Student Paper	<1 %
83	johannessimatupang.wordpress.com Internet Source	<1 %
84	zombiedoc.com Internet Source	<1 %
85	Submitted to Universitas Mercu Buana Student Paper	<1 %

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography On