PENGARUH KEHADIRAN TRANSPORTASI *ONLINE* (Grab) TERHADAP PENDAPATAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA BENGKULU

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Sarjana Ekonomi (S.E)

Oleh :

WIDIA KARTIKA
NIM: 1516130246

PROGRAM STUDI EKONOMI SYARI'AH

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI BENGKULU

BENGKULU, 2019 M/1441 H

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi yang ditulis oleh WIDIA KARTIKA, NIM 1516130246 dengan judul "Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online(Grab)* Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu", Program Studi Ekonomi Syariah Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam telah diperiksa dan diperbaiki sesuai dengan saran pembimbing I dan pembimbing II. Oleh karena itu, skripsi ini disetujui dan layak untuk diajukan dalam siding *munaqasyah* skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.

Bengkulu, 12 Agustus 2019 M
11 Muharram 1441 H

Pembimbing I	Pembimbing II
Dr. Asnaini, M.A	Idwal B.,M.A
NIP. 197304121998032003	NIP. 198307092009121005

KEMENTERIAN AGAMA RI
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI BENGKULU
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
Alamat: Jl. Raden Fatah Pagar Dewa Telp. (0736)51276517771 Fax (0736)51771 Bengkulu

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul "Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu", oleh Widia Kartika NIM: 1516130246 Program Studi Ekonomi Syariah Jurusan Ekonomi Islam, telah diuji dan dipertahankan di depan Tim Sidang Munaqasyah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu pada:

Hari : Jum'at
Tanggal : 29 November 2019 M/02 Rabi'ul Akhir 1441 H

Dinyatakan **LULUS**. Telah diperbaiki, dapat diterima, dan disahkan sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana dalam bidang Ekonomi Syariah dan diberi gelar Sarjana Ekonomi (S.E.).

Bengkulu, 20 Desember 2019 M
23 Rabi'ul Akhir 1441 H

Tim Sidang Munaqasyah

Ketua	**Sekretaris**
Dr. Asnaini, M.A	Idwal B.,M.A
NIP. 19730412 1998032003	NIP. 198307092009121005
Penguji I	**Penguji II**
Andang Sunarto,Ph.D	Yenti Sumarni,SE.,MM
NIP. 19761124200604100	NIP. 197904162007012020

Mengetahui,
Dekan

Dr. Asnaini, M.A
NIP. 19730412 1998032003

SURAT PERNYATAAN VERIFIKASI PLAGIASI

Nama	: Mila Dahlia
NIM	: 1516140098
Program Studi	: Perbankan Syariah
JudulSkripsi	: Persepsi Mahasiswa Non IAIN Bengkulu Tentang Bank Syariah (Studi Pada Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Bengkulu)

Bahwasanya telah melakukan verifikasi plagiat melalui https://smallseotools.com/plagiarism-checker/. Skripsi yang bersangkutan dapat diterima dan tidak memiliki indikasi plagiat.

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya dan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya. Apabila terdapat kekeliruan dalam verifikasi ini maka akan dilakukan tinjauan kembali.

Bengkulu, Oktober 2019 M
Safar 1441 H

Mengetahui Tim Verifikasi

Dr. Nurul Hak, M.A.
NIP. 196606161995031002

Mahasiswa yang menyatakan

Mila Dahlia
NIM. 1516140098

SURAT PERYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Skripsi dengan judul "Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu", adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik, baik di IAIN Bengkulu maupun di Perguruan Tinggi lainnya.
2. Skripsi ini murni gagasan, pemikiran dan rumusan saya sendiri tanpa bantuan yang tidak sah dari pihak lain kecuali arahan dari Tim Pembimbing.
3. Di dalam skripsi ini tidak terdapat hasil karya atau pendapat yang telah ditulis ataupun dipublikasikan orang lain, kecuali kutipan secara tertulis dengan jelas dan dicantumkan sebagai acuan di dalam naskah saya dengan disebutkan nama pengarangnya dan dicantumkan pada daftar pustaka.
4. Peryataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila kemudian hari menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar sarjanah, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma ketentuan yang berlaku.

Bengkulu, 12 Agustus 2019 M
11 Muharram 1441 H

Mahasiswa yang menyatakan

WIDIA KARTIKA
NIM 1516130246

MOTTO

Tidak ada kesuksesan melaikan dengan pertolongan Allah

يدُ وَمَآ حَسَنًا رِزْقًا مِنْهُ وَرَزَقَنِي رَبِّي مِّن بَيِّنَةٍ عَلَىٰ كُنتُ إِنْ أَرَءَيْتُمْ يَـٰقَوْمِ قَالَ

وَمَآ ٱسْتَطَعْتُ مَا ٱلْإِصْلَـٰحَ إِلَّآ أُرِيدُ إِنْ عَنْهُ أَنْهَىٰكُمْ مَآ إِلَىٰ أُخَالِفَكُمْ أَنْ أُرِ

﴿٨٨﴾ أُنِيبُ وَإِلَيْهِ تَوَكَّلْتُ عَلَيْهِ بِٱللَّهِ إِلَّا تَوْفِيقِى

Artinya: “ Syu´aib berkata: "Hai kaumku, bagaimana pikiranmu jika aku mempunyai bukti yang nyata dari Tuhanku dan dianugerahi-Nya aku dari pada-Nya rezeki yang baik (patutkah aku menyalahi perintah-Nya)? Dan aku tidak berkehendak menyalahi kamu (dengan mengerjakan) apa yang aku larang. Aku tidak bermaksud kecuali (mendatangkan) perbaikan selama aku masih berkesanggupan.Dan tidak ada taufik bagiku melainkan dengan (pertolongan) Allah.Hanya kepada Allah aku bertawakkal dan hanya kepada-Nya-lah aku kembali.”(Q.S Hud: 88)

ABSTRAK

Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap
Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu
Oleh Widia Kartika, 1516130246

Tujuan penelitian ini yaitu (1) untuk mengetahui pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu (2) untuk mengetahui besar pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu. Peneliti menggunakan pendekatan kuantitatif jenis penelitian *asosiatif* dengan teknik pengumpulan data primer berupa kuesioner.Teknik sampling yang digunakan *accidental sampling*, dengan metode pengambilan data menggunakan kuesioner. Jumlah sampel adalah 100 orang responden. Dan sampel dalam penelitian ini diambil dari jumlah populasi dengan menggunakan rumus solvin dari jumlah populasi 3.500 orang. Teknik pengumpulan data menggunakan observasi, kuesioner, dan wawancara. Teknik analisis data yang digunakan adalah Uji Validitas dan Reabilitas, Uji asumsi dasar, Uji Hipotesis, Uji F, Uji t dan koefesien determinasi. Dari hasil penelitian menunjukan bahwa kehadiran transportasi *online* (Grab) (X) berpengaruh signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (Y) Variabel kehadiran transportasi *online* (Grab) berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu sebesar 0,251 atau 25,1%.

Kata kunci: Pengaruh, Transportasi Online (Grab), Pendapatan

ABSTRACT

Effect of Online Transportation (Grab) Presence on
Revenue of Public Transportation in the City of Bengkulu
By Widia Kartika, 1516130246

The purpose of this study are (1) to determine the effect of the presence of online transportation (Grab) on public transportation revenue in Bengkulu City (2) to determine the effect of the presence of online transportation (Grab) on public transportation revenue in Bengkulu City. Researchers used a quantitative approach to the type of associative research with primary data collection techniques in the form of a questionnaire. The sampling technique used was accidental sampling, with the method of taking data using a questionnaire. The number of samples is 100 respondents. And the sample in this study was taken from the total population using the Solvin formula from a population of 3,500 people. Data collection techniques using observation, questionnaires, and interviews. Data analysis techniques used are Test Validity and Reliability, Test the basic assumptions, Hypothesis Test, F Test, t Test and coefficient of determination. From the results of the study show that the presence of online transportation (Grab) (X) significantly influences the income of public transportation (Y) The variable presence of online transportation (Grab) influences the income of public transportation in Bengkulu City by 0.251 or 25.1%.

Keywords: Influence, Online Transportation (Grab), Revenue

PERSEMBAHAN

Puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kekuatan dan memberkatiku dengan ilmu terimakasih telah memberiku kemudahan sehingga aku ditempah menjadi seorang hamba yang mengerti akan rasa sabar dan rasa syukur. Skripsi ini kupersembahkan kepada:

- Ayah dan Ibu tercinta (Ayahanda Sucipto dan Ibunda Qurrotu ‘Ainiyah) yang telah memberikan semangat serta do’a disetiap langkahku. Terima kasih atas kasih sayang pengorbanan yang tiada terhingga untukku.
- Mbakku Adiani Fadlilatul,S.Pd dan Adikku Hutri Agustin. Terima kasih karna sudah banyak membantu dan selalu menyuruh untuk cepat kelar kuliah dan cepet jadi sarjana.
- Pahlawan tanpa tanda jasaku Dr. Asnaini,M.A selaku Dosen Pembimbing I dan Idwal B.,M.A selaku Dosen Pembimbing II serta Dosen-dosen Ekonomi Syariah yang telah banyak memberikan bimbingan, motivasi dan arahan dengan penuh kesabaran dan kasih sayang kepadaku dalam menyusun skripsi ini.
- Sahabat pejuang skripsi (Iis Karpila, Sugisti Erlinda, Wahyu Ari Prasetio Budi, Andi Mustahrinal dan Budi Yanto) terima kasih banyak atas dukungan, semangat untuk menyelesaikan penelitian ini, serta selalu memberi motivasi dan telah menemaniku melewati suka dan duka selama kuliah.
- Ahmad Rifai Lubis, Terima kasih yang sudah banyak membantu saya untuk melengkapi data skripsi.

- Terimakasih untuk sahabat terbaikku. Teman seperjuangan ku MTs Islamiyah Terimoharjo OKU Sumatra Selatan, Ricardo, Khoirul Syarifuddin dan Surya Dermawan. Terima kasih telah memberi support dan mendengarkan keluh kesahku menyusun skripsi ini.
- Keluarga baru ku Kelompok KKN 69 (Perluasan Sukaraja 2018).
- Dan untuk teman-teman seperjuangan EKIS 2015 kalian luar biasa.
- Teman-temen seperjuangan lainnya yang tak bisa disebutkan satu persatu.
- Agama, Bangsa dan Almamater kebanggan IAIN Bengkulu.

KATA PENGANTAR

Alhamdulilah, segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT atas segala nikmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **"Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu".** Shalawat dan salam semoga senantiasa dilimpahkan pada junjungan kita Nabi besar Muhammad SAW yang telah membawa kita dari alam *jahiliyah* menuju alam yang maju dan modern seperti yang kita rasakan saat ini.

Penyusunan skripsi ini untuk memenuhi salah satu syarat guna untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Islam (S.E) pada Program Studi Ekonomi Syariah, Jurusan Ekonomi Islam pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu. Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis mengucapkan rasa terima kasih teriring doa semoga menjadi amal ibadah dan mendapat balasan dari Allah SWT, kepada:

1. Prof. Dr. H. Sirajudin M,M.Ag, M.H selaku Rektorat Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.
2. Dr. Asnaini, M.A, selaku Pembimbing I dan dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu, yang telah bersedia meluangkan waktu dan pikirannya untuk membimbing penulis selama penyusunan skripsi ini.
3. Desi Isnaini, M.A, selaku ketua Jurusan Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.
4. Eka Sri Wahyuni, SE.MM selaku Ketua Program Studi Ekonomi Islam Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu.

5. Idwal B.,M.A selaku Pembimbing II, yang telah bersedia meluangkan waktu dan pikirannya untuk membimbing penulis selama penyusunan skripsi ini.
6. Kedua orang tuaku Sucipto dan Qurrotu ‘Ainiyah yang selalu mendoakan kesuksesan penulis.
7. Bapak dan ibu dosen Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Bengkulu yang telah mengajar dan membimbing serta memberikan berbagai ilmunya dengan penuh keikhlasan.
8. Staf dan karyawan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Bengkulu yang telah memberikan pelayanan dengan baik dalam hal administrasi.
9. Semua pihak yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini. Dalam penyusunan skripsi ini penulis menyadari masih banyak kelemahan dan kekurangan dari berbagai sisi. Oleh karena itu penulis mohon maaf dan mengharapkan kritik dan saran yang sifatnya membagun demi kesempurnaan penulis ke depan.

Bengkulu, 12 Agustus 2019 M
11 Muharram 1441 H

Penulis

Widia Kartika
NIM. 1516130246

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL
PERSETUJUAN PEMBIMBING
HALAMAN PENGESAHAN
SURAT PERYATAAN PLAGIASI iii
SURAT PERYATAAN iv
MOTTO v
ABSTRAK vi
ABSTRACT vii
PERSEMBAHAN viii
KATA PENGANTAR x
DAFTAR ISI xii
DAFTAR TABEL xiv
DAFTAR GAMBAR xv
DAFTAR LAMPIRAN xvi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Maslaah 8
C. Tujuan Penelitian 8
D. Kegunaan Penelitian 8
E. Penelitian Terdahulu 9

BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA BERPIKIR

A. Kajian Teori 17
   1. Kehadiran Transportasi Online 17
      a. Pengertian Kehadiran 17
      b. Pengertian Transportasi 17
      c. Jenis Transportasi 21
      d. Transportasi Online 22
      e. Indikator Kehadiran Transportasi Online 27
   2. Pendapatan Angkutan Umum 29
      a. Pengertian Angkutan Umum 29
      b. Permasalahan-permasalahan angkutan umum yang dinilai konsumen kurang memuaskan 31
      c. Sumber Hukum Transportasi 32
      d. Pendapatan 34
      e. Indikator Pendapatan 39
   3. Pengaruh Kehadiran Transportasi Online (Grab) terhadap Pendapatan Angkutan Umum 41
B. Kerangka Berfikir 42
C. Hipotesis 44

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian 45

B. Waktu dan Lokasi Penelitian 45
C. Populasi dan Sampel 46
D. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data 47
E. Variabel dan Definisi Operasional 49
F. Instrumen Penelitian 50
G. Teknis Analisis Data 50
a. Uji Validitas 50
b. Uji Reabilitas 51
H. Uji Asumsi Dasar 51
a. Uji Normalitas 51
b. Uji Homogenitas 52
I. Pengujian Hipotesis 52
a. Model Regresi Liniear Sederhana 52
b. Uji F 53
c. Uji t 53
d. Koefesien Determinasi 54
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN
A. Gambaran Umum Objek Penelitian 55
B. Hasil Penelitian 63
C. Pembahasan 71

BAB V PENUTUP
A. Kesimpulan 73
B. Saran 73
DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Instrumen Skala Liker 50
Tabel 3.2 Deskripsi Responden Bedasarkan Jenis Kelamin 55
Tabel 3.3Umur Responden..... 56
Tabel 3.4 Pekerjaan Responden 57
Tabel 3.7 Hasil Uji Validitas Kehadiran Transportasi Online (Grab) (X).. 63
Tabel 3.8 Hasil Uji Validitas Pendapatan Angkutan Umum (Y)..... 64
Tabel 3.9 Hasil Uji Reabilitas 65
Tabel 3.10 Hasi Uji Normalitas 66
Tabel 3.11Hasil Uji Homogenitas..... 67
Tabel 3.12 Model Regresi Linier Sederhana..... 67
Tabel 3.13 Hasil Uji F..... 69
Tabel 3.14 Hasil Uji t 70
Tabel 3.15 Hasil Koefesien Determinasi 70

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran 43
Gambar 3.5 Daftar Angkutan Umum Kota Bengkulu 59
Gambar 3.6 Struktur Organisasi 62

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Tabulasi Data Bedasarkan Jawaban Responden
Lampiran 2 : Data Responden
Lampiran 3 : Jenis kelamin Rsponden dan Pekerjaan
Lampiran 4 : Uji Validitas Kehadriran (X)
Lampiran 5 : Uji Validitas Pendapatan (Y)
Lampiran 6 : Uji Reabilitas Kehadiran (X) dan Uji Reabilitas Pendapatan (Y)
Lampiran 7 : Uji Analisis Regresi Linier Sederhana, Uji F, Uji t
Lampiran 8 : Jadwal Penelitian
Lampiran 9: Kuesioner Penelitian
Lampiran 10 : Bukti Menghadiri Seminar Proposal
Lampiran 11 : Plagiarism scan retport
Lampiran 12 : Belangko Pengajuan Judul Skripsi
Lampiran 13 : Daftar Hadir Seminar Proposal
Lampiran 14 : Surat Penunjuk Pembimbing
Lampiran15 : Surat Izin Penelitian Pendahuluan
Lampiran 16 : Surat Pemohonan Penelitian
Lampiran 17 : Surat Keterangan Selesai Penelitian
Lampiran 18 : Surat Izin Penelitian KESBANGPOL Provinsi Bengkulu
Lampiran 19 : Halaman Pengesahan Untuk Izin Penelitian
Lampiran 20 : Halaman Pengesahan Ditunjuk Tim Pembimbing Skripsi
Lampiran 21 : Lembar Bimbingan Skripsi
Lampiran 22 : Foto

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Ekonomi merupakan salah satu ilmu sosial yang mempelajari aktivitas manusia yang berhubungan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap barang dan jasa. Istilah "ekonomi" sendiri berasal dari bahasa yunani, yaitu (*oikos*) yang berarti "keluarga, rumah tangga" dan (*nomos*) atau "peraturan, aturan, hukum", dan secara garis besar diartikan sebgai "aturan rumah tangga" atau "manajemen rumah tangga". Sementara ang dimaksud dengan ahli ekonomi atau ekonom adalah orang menggunakan konsep ekonomi dan data dalam bekerja.[1]

Ekonomi Islam adalah suatu usaha sistematis untuk memahami masalah ekonomi dan prilaku manusia dalam hubungan kepada persoalan tersebut menurut perspektif ekonomi Islam. Dawan Raharjo melihat ekonomi Islam dalam tiga kemungkinan pemaknaan, pertama yang dimaksud ekonomi Islam adalah sistem. Sistem meyangkut pengaturan yaitu pengaturan kegiatan ekonomi dalam suatu masyarakat atau negara bedasarkan suatu cara atau metode tertentu. Sedangkan pilihan ketiga adalah ekonomi Islam dalam pengertian umat Islam.[2]

Perkembangan teknologi dan informasi begitu cepat. Meratanya sistem layanan internet dan tingginya pengaruh *smart phone* membuat indonesia menjadi salah satu negara yang berpotensi bagi pengembangan

[1] Heri Sudarsono, *Konsep Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Ekonisa, 2002), h.14

[2] Sumar'in, *Ekonomi Islam Sebuah Pendekatan Ekonomi Mikro Perspektif Islam,* (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2013) h.9

aplikasi berbasis *online*. Salah satunya adalah di bidang angkutan umum. Pengguna sistem teknologi dan informasi yang menjadikan jasa angkutan lebih efisien untuk digunakan, yaitu dengan pemesanan secara *online* yang melalui *smart phone.* Salah satu jasa transportasi *online* yang saat ini berkembang adalah (Grab).[3]

Jasa transportasi *online* (Grab) memberikan layanan-layanan yang tidak di dapatkan pada jasa angkutan umum. Pelayanan yang diberikan transportasi *online* (Grab) adalah akses untuk mendapatkan pengemudi dengan mudah, pembayaran tunai maupun non tunai, perjalanan dengan memanfaatkan teknologi dan informasi, serta potongan harga yang diberikan kepada penumpang di waktu-waktu tertentu, pelayanan tersebut tidak diterapkan oleh angkutan umum. Jasa transportasi *online* (Grab) tentunya melakukan persaingan dengan menawarkan keunggulan untuk mengejar keuntungan.[4]

Tantangan yang dihadapi dalam pengoprasian angkutan umum saat ini adalah upaya tentang mempertahankan penumpang yang telah ada dan menarik minat penumpang baru. Maka supir angkutan umum harus mampu mempertahankan kualitaspelayanan yang dimilikinya. Angkutan umum yang digunakan sebagai angkutan kota dalam Kota Bengkulu saat ini adalah mobil penumpang yang beroperasi dalam rute-rute perjalanan yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu. Jumlah

[3] Boedi Abdullah, Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian Ekonomi Islam*, (Bandung: Pustaka setia, 2014), h.199

[4] Warpani, Suwardjoko, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung: ITB, 2002), h.7

penumpang angkutan umum saat ini mengalami penurunan bedasarkan data yang diperoleh dari pemberitaan yang ada di media-media masa.

Kondisi ini terjadi karena sekarang ini telah terdapat beberapa alat angkutan alternatif salain angkutan umum seperti ojek, taksi dan khususnya transportasi *online* (Grab). Minimnnya tingkat pelayanan yang diberikan oleh supir angkutan umum kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum membuat masyarakat berpindah jenis angkutan dari angkutan umum ke angkutan lainnya seperti transportasi *online (*Grab). Hal ini terjadi karena beberapa faktor yang mempengaruhi masyarakat berpindah jenis angkutan yaitu kinerja angkutan umum yang terbatas dan angkutan umum yang tidak melayani sampai tujuan, faktor jarak seperti jarak berjalan kaki menuju tempat menunggu angkutan umum yang jauh dan faktor kenyamanan penumpang seperti kurang ramahnya pengemudi serta suhu di dalam angkutan umum kurang baik.[5]

Faktor keselamatan seperti keadaan supir angkutan umum yang sering ugal-ugalan demi mengejar setoran dan kurangnya tanggung jawab supir angkutan terhadap keselamatan berlalu lintas sehingga membahayakan pengguna jalan lainnya. Selain itu ongkos yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu, pemerintah beserta Organda untuk setiap tempatnya berubah sesuai dengan perkiraan supir angkutan umum semata sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan.

[5]*ProfilTransportasi*,dikutipdarihttp://grab solusi kebutuhan transportasi masyarakat bengkulu.realitapost.com/, pada hari Jumat tanggal 01 Februari 2019, Pukul 11.21

Munculnya angkutan berbasis aplikasi *online* (Grab) telah menimbulkan pro dan kontrak di masyarakat. Suatu sisi transportasi *online* (Grab) dianggap mempermudah pengemudi dan konsumennya. Di sisi lain, transportasi *online* (Grab) mendapatkan banyak ancaman dari pengemudi angkutan umum karena dianggap sebagaiangkutan ilegal dan merebut nafkah para pengemudi jasa angkutan umum. Kehadiran angkutan berbasis *online* (Grab) dirasa sudah sangat meresahkan bagi supir angkutan umum, ini terlihat dari banyaknya aksi yang dilakukan para supir angkutan umum yang menggelar *demontrasi* dan *sweeping* di berbagai daerah di Indonesia.[6]

Angkutan umum pelan-pelan akan hilang selama ada angkutan berbasis *online* seperti (Grab) dan lainnya, jika pemerintah tidak memberikan perhatian khusus kepada angkutan umum. Terkadang para supir mengeluh untuk meyetor biaya sewa kendaraan dan iuran lainnya. Dengan kehadiran angkutan berbasis *online*, membuat angkutan umum semakin sulit beroperasi dan sulit untuk bersaing. Akibatnya para sopir terancam untuk menghidupi para keluarga mereka.

Padahal didalam Al-Qur'an surat Al-Isra (17) : (30) Allah telah berfirman :

إِنَّ رَبَّكَ يَبْسُطُ ٱلرِّزْقَ لِمَن يَشَآءُ وَيَقْدِرُ ۚ إِنَّهُۥ كَانَ بِعِبَادِهِۦ خَبِيرًۢا بَصِيرًا ﴿٣٠﴾

[6]*Profil Pemprov Bengkulu Minta Aplikasi Angkutan Online Dinonaktifkan*, dikutib dari https://regional.kompas.com/, pada hari Jumat tanggal 01 Februari 2019, Pukul 11.21 WIB

Artinya: Sesungguhnya Tuhanmu melapangkan rezeki kepada siapa yang Dia kehendaki dan menyempitkannya; sesungguhnya Dia Maha Mengetahui lagi Maha Melihat akan hamba-hamba-Nya. [7]

Tafsiran: (Sesungguhnya Rabbmu melapangkan rezeki) meluaskannya (kepada siapa yang Dia kehendaki dan membatasinya) menyempitkannya kepada siapa yang Dia kehendaki (sesungguhnya Dia Maha Mengetahui lagi Maha Melihat akan hamba-hamba-Nya) mengetahui apa yang tersembunyi dan apa yang terlahirkan tentang diri mereka karena itu Dia memberi rezeki kepada mereka sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan mereka.

Menurut Umer Chapra keadilan adalah konsep yang tidak terpisahkan dengan tauhid dan khilafah, karena merupakan bagian yang integral dengan tujuan syariah *(maqasid al syariah)* menuntut bahwa semua sumberdaya yang merupakan amanah dari Allah harus digunakan untuk merefleksikan tujuan syariah yaitu: pemenuhan kebutuhan, menghargai sumber pendapatan, distribusi pendapatan dan kesejah-teraan yang merata serta stabilitas dan pertumbuhan.[8]

Menurut Ruqaiyyah Waris Masqoud adalah bekerja dan berusaha sebagai sarana untuk memanfaatkan karunia Allah SWT pada masing-masing individu. Agama islam memberi kebebasan kepada seluruh umatnya untuk memilih pekerjaan yang mereka senangi dan kuasai dengan baik. Pada hakekatnya Allah SWT telah menjanjikan Rizki untuk

[7] Departemen Agama RI, Al-Karim, *Al-Qur'an* dan Terjemahannya, CV Penerbit J-Art, Bandung 2004, h. 50

[8] Chapra, Umer, M., *Islam dan The Economic Challenge, United Kingdom:* The Islamic Foundation and The International Institute Thought, 1992. h. 4

mahluk-nya yang ada dipermukaan bumi, namun untuk mendapatkannya kita dituntut bekerja dan berusaha. Manusia dan kehidupannya dituntut untuk melakukan usaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.Usaha yang dilakukan dapat berupa tindakan-tindakan untuk memperoleh dan memenuhi syarat-syarat minimal atau kebutuhan dasar agar dapat bertahan hidup, dimana kebutuhan dasar merupakan kebutuhan biologis dan lingkungan sosial budaya yang harus dipenuhi untuk kesinambungan hidup individu dan bermasyarakat.[9]

Menurut ekonomi Islam berusaha merupakan kewajiban tiap individu untuk memenuhi kebutuhan baik berupa sandang atau papan, karena berusaha merupakan identitas Islam. Islam memandang waktu harus dimanfaatkan dengan sebaik mungkin untuk berusaha.

Bedasarkan hasil observasi awal yang dilakukan kepada 5 orang supir angkutan umum, untuk mengetahui pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi *online* (Grab) di Kota Bengkulu, sebelum adanya transportasi *online* (Grab) di Kota Bengkulu pendapatan para supir angkutan umum antar lintas trayek A1,A2,A3 mencapai Rp 1.000.000 dan setelah hadirnya *online* transportasi *online* (Grab) yang penghasilanya menjadi Rp 700.000. Sedangkan angkutan umum antar lintas trayek B1,B2, dan C1,C2 menyatakan sebelum adanya transportasi *online* (Grab) sebesar Rp 850.000 dan setelah adanya transportasi (Grab) pendapatan menurun menjadi Rp 600.000. sedangkan pendapatan angkutan umum

[9] Ruqiyyah Waris Masqoud, *Harta dalam Islam* (Jakarta: Perpustakaan Nasional,2013), Edisi 1, h. 66

antar lintas trayek D1,D2, dan E1,E3 sebelum adanya transportasi *online* (Grab) pendapatan para supir angkutan umum sebesar Rp 800.000 dan setelah adanya transportasi *online* (Grab) pendapatan angkutan umum menjadi Rp 600.000 perhari. Hal ini membuktikan bahwa terjadi penurunan pendapatan angkutan umum setelah adanya kehadiran transportasi *online* (Grab) di Kota Bengkulu.[10]

Oleh karena itu aksi yang dilakukan para supir angkutan umum, dan ojek pangkalan di atas mempunyai tuntutan yang sama yaitu, menuntut untuk menutup angkutan berbasis *online*. Aksi dilakukan karena mereka memperotes keberadaan angkutan berbasis *online* terutama (GrabCar) yang dinilai sangat merugikan para pekerja di sektor informal khsusnya pengemudi angkutan umum, penghasilan mereka berkurang semenjak adanya kehadiran (Grab) sebagai angkutan yang berbasis aplikasi *online* di Kota Bangkulu. Disamping persaingan dengan sesama pengemudi angkutan umum lain yang jumlahnya memang sudah banyak. Kehadiran (Grab) betul-betul meyulitkan supir angkutan umum dan mencari penumpang.

Bedasarkan latar belakang mengenai perkembangan dan kemajuan transportasi *online* yang memberikan dampak tradisi bagi para pekerja sektor informal terutama bagi supir angkutan umum, yang dimana pada suatu sisi layanan ini mampu meyerap tenaga kerja baru namun disisi lain juga menjadi ancaman bagi tenaga kerja yang sudah ada, dan secara tidak

[10] Aril, Pengemudi Supir Angkutan Umum, Wawancara pada tanggal 25 Februari 2019

langsung ini menjadikan adanya persaingan bisnis yang berimplikasi pada masalah ketenaga kerja yaitu meyangkut masa depan pengemudi angkutan umum. Melihat fenomena yang terjadi antara angkutan *online* dengan angkutan umum diatas penulis tertarik untuk meneliti lebih dalam dan menuangkannya dalambentuk skripsi dengan judul **"PENGARUH KEHADIRAN TRANSPORTASI ONLINE (Grab) TERHADAP PENDAPATAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA BENGKULU".**

B. Rumusan Masalah

1. Apakah kehadiran transportasi *online* (Grab) berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu?
2. Seberapa besar pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.
2. Untuk mengetahui besar pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.

D. Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi literatur untuk penelitian lanjut dan diharapkan dapat bermanfaat secara teoritis dan aplikasi dalam rangka mengembangkan ilmu pengetahuan mengenai

"Pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di kota bengkulu".

2. Kegunaan Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat menjadi bahan masukan atau informasi serta refrensi yaitu:

1) Bagi Peneliti

Memberikan masukan dan referensi bagi peneliti lainuntuk melakukan penelitian tentang transportasi.

2) Bagi Dinas Perhubungan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu bahan masukan bagi Dinas Perhubungan yang berwenang dalam rangka memperhatikan angkutan umum (angkot) mengenai pendapatan, kebutuhan dan keinginan sehingga dapat mempertahankan kualitas angkutan umum.

3) Bagi Masyarakat

Untuk menambah ilmu pengetahuan bagi masyarakat kususnya dalam media transportasi di Kota Bengkulu yang berkaitan dengan persaingan kendaraan angkutan umum dan transportasi *online* (Grab).

E. Penelitian Terdahulu

Adapun yang menjadi acuan penulisan dalam melakukan penulisan skripsi adalah dengan memilih dari penelitian terdahulu, *Pertama*, penelitian yang dilakukan oleh Juhaini "Pengaruh Kehadiran Angkutan

Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)"[11] metode penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 55 sampel dengan menggunakan teknik *proposional random sampling.* Teknik pengumpulan data melalui kuesioner. Data yang didapat ditabulasikan ke dalam table kemudian dianalisis dengan teknik Uji t. Bedasarkan hasil penelitian dan analisis data, maka dapat diketahui bahwa terdapat dampak negatif dari sosial ekonomi supir angkutan umum PT. Rahayu Medan Ceria setelah kehadiran angkutan *onlie* (Grab). Hal ini dapat dilihat dari keadaan sosial ekonomi sebelum kehadiran transportasi *online* (Grab) dan setelah hadirnya transportasi *online* (Grab).

Perbedaan penelitian yang dilakukan oleh Juhaini, terletak pada objek penelitian. Penulis melakukan penelitian tentang Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu sedangkan objek penelitian Juhaini tentang Pengaruh Kehadiran Angkutan *Online* (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120).

Kedua, Aditiya Maska Nugraha yang berjudul "Dampak Kehadiran Taksi *Online* GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blu Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Brid Di Plaza Medan Fair

[11]Juhaini *"Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)",* (Medan: Universitas Sumatra Utara, 2018)

Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)".[12]Masalah yang dibahas adalah dampak kehadiran Taksi *Online* GrabCar terhadap pendapatan Taksi Konvensional *Blue Brid.* Metode penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Penelitian ini dilaksanakan di pangkalan taksi Blue Brid di Plaza Medan Petisah Kota Medan. Adapun jumlah sampel dalam penelitian ini adalah 20 sampel dengan menggunakan metode penarikan sampel purposive sampling. Teknik pengumpulan data melalui, kuesioner, observasi, dan wawancara. Data yang didapat ditabulisasikan kedalam tabel kemudian dianalisis dengan teknik Uji t.

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian yang dilakukan oleh Aditiya Maska Nugraha, terletak pada rumusan masalah penelitian dan metode yang digunakan. Penulis meniti beratkan pada Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu. Kemudian penulis menggunakan metode penelitian pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif pengambilan sampel dengan teknik acidental sampling dan menggunakan metode analisis uji regresi linier sederhana. Sedangkan penelitian oleh Aditiya Maska Nugraha, menggunakan metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis, penganbilan sampel dengan menggunakan purposive sampling.

[12]Aditiya Maska Nugraha yang berjudul *"Dampak Kehadiran Taksi Online GrabCar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blu Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Brid Di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)",* (Medan: Universitas Sumatra Utara, 2018)

Ketiga, Febrian Ahmad Qisthi yang berjudul "Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum Dan Sesudah Adanya Transportasi Dairing *(Online)*".[13] Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) sebelum dan sesudah adanya transportasi dairing *(online)* di kota Surakarta. Penelitian ini menggunakan data perimer dengan menyebar kuesioner sejumlah 54 responden. Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dan *uji paired sample T-test*. Bedasarkan hasil analisis regresi linier berganda uji normalitas berdistribusi normal. Uji linieritas yang dipakai tepat atau linier.Asumsi klasik tidak terdapat masalah dalam model. Uji t variabel jam kerja dan biaya BBM berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan R^2 sebesar 54,16% variasi variabel pendapatan supir angkutan dapat dijelaskan oleh variasi umur, pengalaman kerja , jam kerja dan biaya BBM. Sedangkan sisanya 45.84% dipengaruhi oleh variabel lain atau faktor lain yang tidak dimasukan dalam model. Bedasarkan hasil uji *paired sample T-tes* menunjukan terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan sopir angkutan sebelum dan sesudah adanya transportasi *dairing (online).*

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian yang dilakukan oleh Febrian Ahmad Qisthi terletak pada objek penelitian. Penulis

[13] Febrian Ahmad Qisthi yang berjudul *"Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum Dan Sesudah Adanya Transportasi Dairing (Online)",* (Surakarta: Universitas Muhamadiyah Surakarta, 2018)

melakukan penelitian tentang Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online (Grab)* Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu sedangkan objek penelitian Febrian Ahmad Qisthi tentang Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi *Dairing (Online).* Kemudian penulis menggunakan metode penelitian pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif pengambilan sampel dengan teknik *acidental sampling* dan menggunakan Uji regresi linier sederhana. Sedangkan penelitian oleh Febrian Ahmad Qisthi, menggunakan metode penelitian yang digunakan adalah data primer danPenelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dan *uji paired sample T-test.* Bedasarkan hasil analisis regresi linier berganda uji normalitas berdistribusi normal.

Keempat, penelitian yang dilakukan oleh Ni Putu Diah Wulandari Sarung dan Sudarsana Arka "Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum "Trans Serbagita" (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana).[14] Masalah yang dibahas adalah pengoperasian Bus Trans sarbagita merupakan suatu upaya menerapkan upaya tata kelola transportasi modern dengan tujuan menyediakan dan menyelenggarakan sarana transportasi menuju masa depan transportasi Bali yang lebih baik, nyaman dan manusiawi. Motede penelitian yang digunakan adalah metode *accidental sampling.* Teknik analisis yang

[14] Ni Putu Diah Wulandari Surung, Sudarsana Arka "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum" (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana).

digunakan adalah *Binary Logistic Regresssion Model*. Hasil analisis yang menunjukan bahwa pendapatan, biaya transport dan aksesibilitas halte berpengaruh signifikan secara silmultan terhadap pengguna jasa transportasi umum Trans Sarbagita.

Perbedaan penulis dengan penelitian yang dilakukan oleh Ni Putu Diah Wulandari Surung dan Sudarsana Arka, terletak pada objek penelitian. Penulis melakukan penelitian tentang Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu sedangkan objek penelitian Ni Putu Diah Wulandari Surung dan Sudarsana Arka tentang Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Jasa Transportasi Umum "Trans Sarbagita" (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana). Kemudia penulis menggunakan metode penelitian pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif pengambilan dengan teknik accidental sampling dan Uji regresi linier sederhana. Sedangkan peneliti oleh Ni Putu Diah Wulandari Surung dan Sudarsana Arka, menggunakan metode *Accidental Sampling* dan teknik analisis yang digunakan adalah *Binary Logistic Regresssion Model.*

Kelima, penelitian yang dilakukan oleh Nur Aliyah "Dampak Keberadaan GO-JEK terhadap Ekonomi Masyarakat Kelurahan Pisang Ciputat Timur".[15] Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh keberadaan GO-JEK bedasarkan kualitas jasa layanan terhadap perubahan ekonomi masyarakat pisang ciputat. Hasil yang

[15] Nur Aliyah *"Dampak Keberadaan GO-JEK terhadap Ekonomi Masyarakat Kelurahan Pisang Ciputat Timur",* (Jakarta: Universitas Islam Negri Syarif Hidayatullah, 2019)

diperoleh dari penelitian ini adalah 1. Bahwa layanan jasa yang diberikan oleh perusahan GO-JEK masing-masing memiliki nilai mean tertinggi adalah kehandalan pelayanan dengan nilai mean 4.01, maka dapat disimpulkan bahwa kepercayaan masyarakat pengguna Gojek berpengaruh positif dan GO-JEK dapat diterima di masyarakat pisang ciputat, 2.Variabel-variabel jasa memiliki nilai mean yang tinggi, hal ini tidak memicu peningkatan ekonomi secara menyeluruh bagi masyarakat pisang. Seperti halnya bagi pelajar/mahasiswa yang beralih dari angkutan umum ke GO-JEK harus mengeluarkan financial 25% lebih mahal. Sedangkan karyawan jika menggunakan transportasi GO-JEK harus mengeluarkan financial 72% lebih mahal dari biaya angkutan umum, 3. Terjadi peningkatan pada ekonomi masyarakat pisang yang berwirausaha dan berminat pada perusahan GO-JEK sebesar 37% pendapatan bertambah perhari dan 13% meningkatnya jumlah pelanggan perhari, 4. Terjadi penurunan yang sangat signifikan pada jumlah pendapatan & jumlah pelanggan driver angkutan umum dengan rata-rata pendapatan sebelum kehadiran GO-JEK berkisar Rp 264.285,71 dan pelanggan sejumlah 120. Namum setelah kehadiran G0-JEK maka pendapatan berkisar Rp 114,285,71 dengan jumlah berkisar 54,57 pelanggan.

Perbedaan penelitian penulis dengan penelitian yang dilakukan oleh Nur Aliyah, terletak pada rumusan masalah penelitian dan metode yang digunakan. Penulis menitik beratkan pada Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di

Kota Bengkulu. Kemudian penulis menggunakan metode penelitian pendekatan kuantitatif dengan jenis penelitian asosiatif pengambilan sampel dengan teknik *acidental sampling* dan menggunakan metode analisis uji regresi linier sederhana.Sedangkan penelitian oleh Nur Aliyah,menggunakan metode penulisan pendekatan secara kuantitatif dengan desain *deskriptif cross-sectional.*

Dari berbagai sumber yang dipeloleh dapat disimpulkan bahwa dalam penelitian sebelumnya mengenai pendapatan dan persaingan transportasi sudah banyak ditemukan. Namun permasalahan pada Pendaptan Angkutan Umum Di Kota Bngkulu, dan berapa besar Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu.

BAB II
KAJIAN TEORI DAN KERANGKA BERFIKIR

A. Kajian Teori

1. Kehadiran Transportasi Online

   a. Pengertian kehadiran

      Menurut Short, Willias & Christie adalah derajat dimana seseorang menerima orang lain pada kenyataan sesungguhnya yaitu sebagai individu dan seluruh interaksi yang terdapat didalamnya nilai-nilai ikatan hubungan saling timbal balik.[16]

   b. Pengertian Transportasi

      Transportasi berasal dari kata *transportation*, yang bearti angkutan yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu alat yaitu, darat, laut, udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin.[17]

      Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industri. Dengan adanya transportasi meyebabkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, dan adat istiadat.

[16] Kehadiran sosial https://en.m.wikipedia.org/wiki/social_presence_theory, pada tanggal 16 juli 2019 Jam 19:35 WIB

[17] Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), h.7

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia, hewan, maupun mesin.[18]

Pengertian transportasi menurut beberapa ahli sebagai berikut :

1) Menurut Morlok (1981), transportasi adalah sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut dari satu tempat ke tempat lain.
2) Menurut Steenbrink (1874), transportasi adalah sebagian perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis.
3) Menurut Papacostas (1987), transportasi adalah sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari satu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas manusia.[19]

Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakan suat (orang/barang) dari satu tempat ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan

[18] Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*,(Jakarta: Rajawali Pers, 2016) h.5
[19] Raharjo Adisasmita, *Analisis Kebutuhan Transportasi*, (Yokyakarta: Graha Ilmu, 2015) h.18

merupakan suatu tujuan melaikan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.

Peraturan undang no. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan, pasal 1 ayat (11) menyatakan terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul atau terminal transportasi. Fungsi-fungsi terminal transportasi secara umum yaitu[20]:

1) Memuat atau menaikkan penumpang dan barang ke atas kendraan serta membongkar atau menurunkannya.
2) Memindahkan dari satu tempat kendaraan ke kendaraan lain.
3) Menapung penumpang dari waktu datang di terminal sampai waktu kendaraan berangkat.
4) Memperoses barang untuk diangkut.
5) Meyediakan fasilitas kenyamanan penumpang.
6) Menyiapkan dokumen perjalanan.
7) Menimbang muatan, memilih rute.
8) Menjual tiket dan memesan tempat.
9) Menyiapkan kendaraan serta memelihara kendaraan.

[20] Penjelasan Pasal 1 ayat 11 UU No.41 Tahun 1993 *tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.h. 12

10) Mengumpulkan penumpang dan barang dalam suatu pelayanan.

Sarana merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat di gerakan dengan suatu sistem tertentu. Pelayanan sistem transportasi yang hanya menjangkau wilayah pedesaan dan perkotaan yang hanya meyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan.[21]

Pelayanan transportasi dibagi menjadi dua macam yaitu :

1) Pelayanan transportasi bedasarkan antar wilayah
   a. Transportasi lokal yaitu sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuan berjarak dekat.
   b. Transportasi regional yaitu sistem transportasi yang melayani penduduk yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal dan jarak lebih jauh.
   c. Transportasi nasional yaitu sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh dan melampaui batas wilayah.
   d. Transportasi internasional yaitu sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal tujuan degan jarak yang paling jauh dan menembut batas wilayah.

[21] Abbas Salim, *Manajemen Trasportasi*…., h.46

2) Pelayanan transportasi bedasarkan batas administrasi

a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar wilayah di dalam suatu desa atau kota.

b. Transportasi antar kota dalam provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota hanya sejauh di dalam provinsi yang sama.

c. Transportasi antar kota antar provinsi (AKAP) adalah transportasi yang melayani lokasi asal ke tujuan antar kota namun sudah melampaui batas provinsi, dengan kata lain dari kota ke kota lain di provinsi yang berbeda.

d. Transportasi antar Negara (Lintas Batas) adalah transportasi yang melayani lokasi asal dan tujuan yang telah melampaui batas negara dengan lokasi asal tujuannya.[22]

c. Jenis Transportasi

Bedasarkan perbedaan pada sifat jasa, operasi dan biaya pengangkutan maka jenis transportasi dapat di bedakan menjadi lima kelmpok, yaitu sebagai berikut :

1) Angkutan Kereta Api

Angkutan kereta api adalah jenis angkutan yang bergerak diatas rel. kereta api sendri dapat mengangkut barang dan manusia dalam jumlah yang banyak dalam sekali jalan, menempuh jarak dekat maupun jarak jauh. Kereta api tempat

[22]Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, (PT. Gelora Aksara Pratama, 2012), h.3

menampung barang atau manusia selama perjalanan dari tempat asal ketempat tujuan.

2) Angkutan Bermotor dan Jalan Raya

Angkutan bermotor pada umumnya beroperasi dijalan raya yang sudah disediakan sebagai sarana untuk transportasi. Angkutan ini dapat berupa mobil, sepeda motor, dan sebagainya.

3) Angkutan Laut

Angkutan laut adalah jenis angkutan yang digunakan untuk mempelancar arus perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan melalui jalur laut dengan menggunakan kapal.

4) Angkutan Pipa

Angkutan jenis pipa digunakan untuk mengangkut air, minyak, pupuk dan barang tambang lainnya yang melalui pipa yang sudah saling terhubung baik itu berbeda di darat, laut ataupun di bawah tanah.[23]

d. Transportasi *Online*

1. Pengertian Transportasi *Online*

Transportasi *online* adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi.

[23]Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*…., h.33

Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang bisa dikenal dengan kata *download*, sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan.

Transportasi *online* merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktifitas manusia sehari-hari. Transportasi *online* yang dalam konteks ini adalah Grab menjadi angkutan alternative yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparasi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan. Sedangkan menurut para ahli pengertian transportasi *online* yaitu:[24]

1) Transportasi *online* adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi.
2) Doni, pengertian transportasi *online* adalah salah satu bentuk dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi).

[24]Moda Transportasi atau sejarah transportasi di Dunia dan Indonesia http://wikibooks.org.id/, pada tanggal 3 Maret 2019 Jam 20:54 WIB

3) Adinda, pengertian transportasi *online* adalah angkutan umum yang biasa digunakan namun dapat dioprasikan secara online, baik untuk pemesanan maupun pembayaran.

Sejarah transportasi dimulai sejak roda ditemukan sekitar 3500 tahun yang lalu, transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain yang digerakan oleh mausia. Transportasi sangat lah penting untuk kehidupan semua social manusia. Bentuk paling sederhana dari transportasi secara teoritis adalah semua hal dipengaruhi pengguna oleh manusia. Memasuki abad ke-20 seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi dan industri, transportasi berubah menjadi salah satu aspek yang paling dibutuhkan manusia.Perkembangan transportasi disetiap Negara di dunia tentulah berbeda-beda, mengikuti kemajuan teknologi di Negara masing-masing.[25]

Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi *ridesharing* yang kemunculannya di Indonesia mulai pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh Uber yang mengusung UberTaxi sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online.* Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, dan aplikasi berbasis *online* lainnya.

[25]Moda Transportasi atau sejarah tansportasi di Dunia dan Indonesia http://wikibooks.org.id/, pada tanggal 3 Maret 2019 Jam 20:54 WIB

2. Fungsi Transportasi Online

Fungsi transportasi *online* terbagi menjadi beberapa bagian yaitu:[26]

1) Kepraktisan, layanan jasa transportasi (Grab) yang berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telepon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan *online* yang ada di dalamnya, yang melalui seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi *online*.
2) Transpasparasi, jasa transportasi Grab ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi *online* secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalan, lisensi pengendara dan lain sebagainya.
3) Kepercayaan, pengemudi layanan transportasi *online* telah terdaftar di perusahaan jasa transportasi *online,* yang berupa identitas lengkap dan perlangkapan berkendara yang sesuai standar nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi.
4) Kenyamanan, konsumen transportasi *online* merasa tidak sedang berada dalam transportasi umum karena mobil yang

[26]Transportasi Online vs Konvensional http://musliandi.wordpress.com/, pada tanggal 11 Februari 2019 Jam 10:11 WIB

digunakan mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012-2017), yang memang dipersyaratkan oleh prusahaan dengan beragam merek seperti, avanza, calya, datsun, shienta, agya, dan lain-lain.

5) Keunggulan lainnya yang terkait degan layanan transportasi (Grab) adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan (Grab) yaitu fitur aplikasi berupa GrabBike (layanan transportasi motor *online*), GrabCar (layanan mobil pribadi berpelat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya *point to point* atau jam-jaman degan tarif flat per kilometer), GrabTaksi (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunnya para pencari jasa taksi dan jaringan peyedia taksi dengan sistem argo) dan *GrabExpress* (layanan kurir ekpres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) dan *GrabFood* (layanan pesan antar makanan yang telah berkerjasama dengan beberapa restoran).
6) Fitur promo, konsumen tidak hanya dimanjakan dengan tarif murah tapi juga adanya diskon dan promo menarik. Jika secara rutin konsumen memanfaatkan diskon dan promo transportasi *online*, maka nilai penghematan biaya transportasi akan terasa di konsumen.

7) Transportasi *online,* dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengganguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena waktu kerjanya yang fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat banyak yang tergiur untuk bergabung menjadi pengemudi pada prusahaan-prusahaan penyedia jasa transportasi *online* Grab.

e. Indikator Kehadiran transportasi *online*

Menurut Short, Willias & Christie adalah derajat dimana seseorang dapat menerima individu dengan berinteraksi melalui media elektronik yang terhubung melalui internet ataupun aplikasi dan berkaitan dengan lalu lintas berupaangkutan jalan maupun angkutan barang.Dengan kehadirannya Transportasi *Online* (Grab) yang dijadikan tolak ukur yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum.[27]

Untuk mengetahui kehadiran transportasi *online* yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum terdapat beberapa indikator yaitu:

1) Pelayanan yang baik

Pelayanan adalah salah satu faktor penting dalam mencapai keunggulan bersaing perusahaan dalam uapaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan yang tepat. Pelayanan sendiri memiliki pengertian tingkat keunggulan yang diharapkan dan pengendilan atas tingkat keunggulan tersebut untuk memenuhi keinginan pelanggan.

[27] Kehadiran Sosial https://en.m.wikepedia.org/wiki/social Presence theory, pada tanggal 16 juli 2019 jam 19:35 WIB

2) Tarif yang flat

Biaya yang dikeluarkan atas kebijakan yang di keluarkan dengan memperhatikan jarak yang dilalui. Agar untuk menarik minat penumpang yang melakukan perjalanan jarak pendek dengan membuat perbedaan tarif.

3) Kenyamanan

Rasa yang timbul jika seseorang merasa diterima apa adanya, serta senang dengan situasi dan kondisi yang ada sehingga seseorang akan merasa kenyamanan. Lain halnya dengan kamus Indonesia, pengertian nyaman mempunyai arti enak dan aman, sejuk dan bersih, tenang dan damai.

4) Promosi

Untuk memberitahukan, meingformasikan, menawarkan, membujuk, atau menyebar luaskan suatu produk atau jasa kepada calon pelanggan/konsumen agar menarik minat pelanggan tersebut.

5) Efesiensi waktu atas kebutuhan pelanggan

Untuk mempermudah pengguna jasa dalam bertransportasi dengan cara memesan dengan ponsel pribadi transportasi *online* pun akan tiba dengan tepat waktu.

2. Pendapatan Angkutan Umum

a. Pengertian Angkutan Umum (Angkot)

Angkutan Umum atau bisa disingkat Angkot adalah sebuah transportasi umum dengan rute yang sudah transportasi umum dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan umum dapat berhenti untuk menaikan atau menurunkan penumpang dimana saja jenis kendaraan yang digunakan adalah minibus atau bus kecil.

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ketempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelmpok orang menjaungkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengririmkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan. Sementara angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Temasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan sebagainya), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.[28]

Angkutan umum berperan dalam memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semangkin

[28]Warpain Suwarjoko, *Merencanakan Sistem Pengangkutan*, (Bandung: Penerbit ITB, 1999), h.28

meningkat, untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan dan pengembangan wilayah.Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaran pribadi sekalipun, dan terutama bagi masyarakat yang harus menggunakan angkutan umum. Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman.

Tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, dan murah pada masyarakat mobilitasnnya semangkin meningkat, terutama bagi pekerja yang menjalankan kegiatannya. Sarana angkutan ini merupakan ankutan yang pelayanan ditunjukan untuk sejumlah orang secara bersama.Masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, pelayanan bersama. Tetapi angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan. Angkutan umum bergerak sesuai tempampatnya sudah di tentukan menurut Km No. 68 tahun 1993, bedasarkan jenisnya terdiri dari:[29]

[29]Juhaini, *"Pengaruh Kehadiran Angkutan Umum Online (Grab) terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum* (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)", Institut sosial dan politik Sumatra Utara 2018, h.37

a) Angkutan antar kota antar provinsi, yaitu angkutan yang melalui lebih dari satu wilayah provinsi.
b) Angkutan kota dalam provinsi, yaitu angkutan yang melalui antar daerah kota/kabupaten dalam satu wilayah provinsi.
c) Angkutan kota, yaitu angkutan yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kota atau dalam satu daerah.
d) Angkutan pedasaan, yaitu angkutan yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten.
e) Angkutan atarlintas batas Negara, yaitu angkutan yang melalui batas Negara.

b. Permasalahan-permasalahan angkutan umum yang dinilai konsumen kurang memuaskan
1) Keadaan supir angkutan umum, dengan cara mengemudi kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan kondisi penumpang.
2) Harga atau tarif ongkos sudah ditetapkan oleh dinas perhubungan kota Bengkulu serta telah ditetapkan oleh pemerintah beserta organda untuk setiap tempatnya, dengan kebenaran yang ditemukan ada supir angkutan yang menetapkan harga bedasarkan perkiraannya semata sehingga tidak sesuai dengan peraturan yang ditetapkan.
3) Kapasitas angkutan umum yang melebihi batas muatan, angkutan umum hanya memiliki kapasitas untuk penumpang

maksimal 10 orang penumpang (sudah termasuk bangku depan), namun supir angkutan memaksa mengangkut penumpang lebih dari kapasitas maksimal pada saat jam sibuk.

4) Kebiasaan supir angkutan umum sendiri merokok di dalam angkutan, bahkan keadaan diperparah dengan macetnya jendela sebagai fentilasi udara.

c. Sumber Hukum Transportasi

Menunjang perkambangan dan pembangunan (*the promoting sector*) penunjang dan perangsang pemberian jasa bagi perkembangan perekonomian (*the service sector*). Dalil hukum tentang transportasi.

Nikmat Allah SWT ternyata buka saja yang ada dilangit, darat, dan laut. Tetapi termasuk kenikmatan memanfaatkan media transportasi. Berdasarkan firman Allah SWT dalam QS Az-Zukhruf (43) : (12)

وَٱلَّذِى خَلَقَ ٱلْأَزْوَٰجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ ٱلْفُلْكِ وَٱلْأَنْعَٰمِ مَا تَرْكَبُونَ ﴿١٢﴾

Artinya : "Dan yang menciptakan semua berpasang-pasangan dan menjadikan kapal untukmu dan hewan ternak yang kamu tunggangi".[30]

Dari ayat di atas ada kata "an'aam" (binatang ternak), berarti media transportasi tradisional berupa, kuda, untah, sapi,

[30]Departemen Agama RI, *Alquran dan…*,h.879

kerbau, gaja dan lain-lain dan adapun kata “fulk” merupakan transportasi modern yang menggunakan teknologi.

Sedangkan pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dengan undang-undang no.14 Tahun 1992 tentang lalulintas dan angkutan jalan (lembaran Negara tahun 1992 No.49). karena tidak sesuai lagi dengan kebutuhan yang berkembang saat ini. Undang-undang ini kemudian tidak berlaku lagi dan diganti dengan undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (lembaran Negara Tahun 2009 No. 96) yang mulai berlaku sejak diundangkan pada tanggal 22 juni 2009. Menurut ketentuan undang-undang yang baru tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengakutan barang atau orang dengan dipungut bayaran (pasal 1 ayat 8 dan 10 undang –undang Tahun 2009).

Dalam dunia angkutan agar dapat berjalan dengan baik maka diperlukan suatu peraturan yang khusus membahas tentang pengangkutan, oleh karena itu dibuatlah hukum pengangkutan di atur dalam buku 1 bab 5 pasal 90 – 98 KUHD, sedangkan dasar hukumnya adalah Undang-undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

d. Pendapatan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia pendapatan adalah hasil kerja (usaha atau sebagainya).[31] Sedangkan pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos dan laba.[32]

Secara etimologi pendapatan pedagang berasal dari dua suku kata yakni pendapatan dan pedagang. Pendapatan adalah imbalan atau hasil dari kerja (usaha dan sebagainya).[33] Sedangkan pedagang adalah seorang atau lembaga yang membeli dan menjual barang kembali tanpa merubah bentuk dan tanggung jawab sendiri dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan.

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

---

[31]Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1998), h. 185

[32] BN. Marbun, *Kamus Manajemen*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003), h.230

[33] Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, *Gramedia pusat utama*,2011, h.293

Sedangkan pendapatan adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi-organisasi dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos, dan laba. Pendapatan adalah total penerimaan uang dan bukan untuk seseorang atau rumah tangga selama periode tertentu.

Salah satu cara untuk memenuhi kehidupan adalah dengan cara bekerja keras, inilah yang dilakukan oleh setiap manusia yang ingin kebutuhan hidupnya terpenuhi. Seperti halnya yang terjadi di Kota Bengkulu, banyak carayang dilakukan untuk mencari nafkah salah satunya adalah menjadi supir angkutan kota. Bekerja adalah profesi setiap orang.Apapun bentuk pekerjaan yangdigeluti seseorang yang jelas tujuannya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Seperti Firman Allah Swt, QS.At-Taubah (9) : (105)

وَقُلِ ٱعۡمَلُواْ فَسَيَرَى ٱللَّهُ عَمَلَكُمۡ وَرَسُولُهُۥ وَٱلۡمُؤۡمِنُونَۖ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ عَٰلِمِ ٱلۡغَيۡبِ وَٱلشَّهَٰدَةِ فَيُنَبِّئُكُم بِمَا كُنتُمۡ تَعۡمَلُونَ ١٠٥

Artinya: Dan Katakanlah: "Bekerjalah kamu maka Allah akan melihat pekerjaanmu,begitu juga Rasul-Nya serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaanmu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) yang mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberikan-nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan.[34]

[34] Departemen Agama RI., Al-Qur'an dan ……., h.359

Dalam surat ini dijelaskan bahwa sebagai khalifah dimuka bumi ini sudah seharusnya berusaha dan bekerja untuk mencapai kehidupan yang layak. Pekerjaan yang dilakukan haruslah yang halal supaya mendapat berkah dari Allah serta orang-orang yang mungkin akan melihat pekerjaannya dikerjakan.

Bekerja adalah suatu yang dilakukan seseorang, baik sendiri atau bersama orang lain, untuk memproduksi suatu komoditi atau memberikan jasa. Kerja atau amal seperti ini merupakan senjata pertama untuk memerangi kemiskinan.

Menurut Sukirno "Pendapatan merupakan seluruh hasil diterima pengguna faktor-faktor produksi yang dimiliki, baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil dari industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu". Pendapatan merupakan seluruh penerima baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun hasil dari industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku pada saat itu.[35]

Menurut Sumardi, bahwa pendapatan adalah penghasilan yang berupa uang yang diterima dari:[36]

1. Gaji atau upah yang diperoleh dari kerja pokok, sampingan, lembur, dan kerja kadang-kadang.

[35] Sadorno Sukirno, *Pengantar Makro Ekonomi*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1995) h.21

[36] Sumardi, *Sumber Pendapatan Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang*, (Jakrta: Rajawali, 20s00) h. 22

2. Usaha sendiri yang meliputi hasil dari usaha sendiri, pengumpulan dari kerajinan.
3. Investasi yakni pendapatan yang diperoleh dari kerja sosial.

Pendapatan sebagai sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari adalah sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung. Tingkat pendapatan seseorang adalah satu ukuran untuk memenuhi setatus ekonomi seseorang.

Untuk mendapatkan atau memperoleh uang sebagai pendapatan seseorang terlebih dahulu harus kerja, menjual barang-barang. Menyewakan kekayaan, menyediakan jasa dan sebagainya memulai upaya-upaya tersebut seseorang akan memperoleh pendapatan. Sejalan dengan hal tersebut, Sadorno Sukirno memberikan definisi pendapatan yaitu sebagai nilai seluruh barang dan jasa yang diproduksikan dalam suatu tahun tertentu. Pengertian ini mengandung makna bahwa untuk memperoleh pendapatan, terlebih dahulu melakukan suatu proses kegiatan diantaranya dengan cara memproduksi barang dan jasa.

Menurut budiono, secara singkat *income* seseorang warga masyarakat ditentukan oleh:[37]

1) Jumlah faktor yang dimiliki bersumber pada:
    a. Hasil tabungan dari tahun ketahun yang lalu.

[37] Boediono, *Ekonomi Makro* (Yogyakarta: BPFE-UGM, 1992) h.94

b. Warisan atau pembelian.

Harga perunit dari masing-masing faktor produksi, harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pada faktor produksi. Harga faktor-faktor produksi hanya merupakan satu dari dua faktor penting yang menentukan distribusi pendapatan atas masyarakat. Faktor lain, yaitu pola pemilihan faktor produksi yang ada, merupakan penentu faktor penentu distribusi pendapatan yang sanggat penting. Harga dan faktor produksi (tanah barang, modal, tenaga kerja dan kepengusahaan) ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan untuk masing-masing produksi.

Menurut Abdulrahman bahwa pendapatan adalah hasil uang atau keuntungan seperti bentuk materi lain yang timbul dari pemakaian kekayaan atau jasa manusia.

Tujuan Para pekerja yang bersedia melakukan barbagai pekerjaan adalah untuk mendapatkan pendapatan yang cukup bagi dia dan keluarganya. Dengan terpenuhinya kebutuhan hidup rumah tangga, maka kehidupan sejahtera akan tercapai. Menurut Nurmansyah Hasibun upah adalah segala macam bentuk penghasilan yang diterima buruh atau pekerja baik berupa uang maupun barang dalam jangka waktu tertentu pada suatu kegiatan ekonomi.

e. Indikator Pendapatan

Pendapatan dapat digunakan untuk beberapa tujuan, menurut sumardi, budiono, abdulrahman yaitu:

1) Jumlah Jam Kerja Terhadap Pendapatan

Jumlah jam kerja adalah jumlah jam kerja yang dicurahkan oleh setiap tenaga kerja selama dalam proses produksi. Penyediaan tenaga kerja juga dipengaruhi oleh lamanya bekerja dalam satu minggunya. Lama bekerja dalam setiap minggu masing-masing orang berbeda. Ada orang yang bekerja penuh dan ada juga orang bekerja dalam satu minggunya hanya beberapa jam atas keinginan sendiri ataupun paksaan.[38]

> "Terbatasnya kesempatan untuk bekerja penuh atau dengan hal lain, oleh karena itu dalam penyediaan waktu untuk bekerja tidak cukup hanya mempertimbangkan jumlah jam kerja orang yang bekerja tiap harinya. Akan juga diperhatikan beberapa jam orang tersebut bekerja dalam setiap minggunya".

Menurut Sudarman menyatakan bahwa besarnya pendapatan seseorang tergantung pada sedikit banyaknya waktu yang digunakan untuk bekerja, semakin lama ia bekerja semakin besar pula penghasilannya semakin lama orang bekerja semakin sedikit waktu yang tersedia untuk bersenag-senang.

Hubungan jumlah jam kerja dan pendapatan adalah sangat erat, hal ini dapat dijelaskan tenaga kerja yang jam kerjanya

[38] Simanjuntak, *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: LPFE-UI, 1998) h.20

lebih sedikit perminggu cenderung memperoleh penghasilan lebih rendah dibandingkan dengan mereka yang jam kerjanya 35 jam atau lebih dalam satu minggu. Jumlah jam kerja yang sangat kurang atau sedikit tidak selalu berhubungan dengan pendapatan. Karena hal ini berkaitan dengan produktivitas dan tenagga kerja itu sendiri.

2) Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan

Menurut Papas dan Hirschey adalah bahwa jumlah penumpang akan sangat mempengaruhi tinggirendahnya pendapatan supir angkutan umum. Jika keadaan lagi ramai maka penumpang yang akan diangkut pun banyak, hal tersebut akan mempengaruhi pendapatan supir begitu juga dengan sebaliknya. Dengan banyaknya transportasi yang semakin mudah, maka supir angkutan umum sangat bergantung memperoleh penumpang yang banyak.[39]

3) Tarif Terhadap Pendapatan

Penentuan tarif merupakan salah satu komponen yang harus diperhatikan dan pengoprasian angkutan umum karena pedapatan supir angkutan umum sanggat tergantung pada hal tersebut. Dalam hal ini diharapkan peyedia jasa dan pemerintah daerah agar kiranya dapat memberikan pelayanan yang lebih baik terhadap masyarakat. Oleh sebab itu, perlu diperhatikan

[39] Sumardi dan De Hans, *Sumber Pendapatan Pokok dan Perilaku Menyimpangan* (Jakarta: Rajawali, 1995) h.46

penentuan tarif yang sesuai. Tarif yang sesuai adalah tarif yang tidak merugikan penyedia jasa dengan memperhatikan biaya oprasional kendaraan sehingga pemerintah daerah dapat mampu meningkatkan pelayanan dalam bidang jasa transportasi serta mampu mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan oleh pelanggan ataupun pengguna jasa angkutan umum.

3. Pengaruh Kehadiran Tranportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum

Pada dasarnya kehadiran trasportasi *online* (Grab) berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum dikarenakan adanya persaingan harga yang begitu besar di antara angkutan umum dan berbasis *online.* Minat masyarakat terhadap transportasi berbasis online sangat besar serta transportasi berbasis *online* menawarkan alternatif transportasi yang jauh lebih murah dan nyaman dibandingkan dengan angkutan umum lainnya.[40]

Kehadiran transportasi *online* adalah derajat dimana seseorang dapat menerima individu dengan berinteraksi melalui media elektronik yang terhubung melalui internet ataupun aplikasi dan berkaitan dengan lalu lintas berupa angkutan jalan maupun angkutan barang. Kehadiran transportasi *online* yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum,Pelayanan yang baik, Tarif yang flat, Kenyamanan,

[40] Meliana Oktavia, *Dampak Transportasi Bebasis Online Terhadap Kondisi Sosial Dan Perekonomian Di Indonesia*, dikutip dari https://binus.ac.id/malamg/2017/10/dampak-transportasi-berbasis-online-terhadap-kondisi-sosisl-dan-perekonomian-diindonesia.html, pada hari Jumat 27 Maret 2019, pukul 14.33 WIB

Promosi dan efesiensi waktu atas kebutuhan pelanggan. Kelima indikator tersebut yang mempengaruhi pendapatan atas angkutan umum terhadap Transportasi *Online* (Grab).

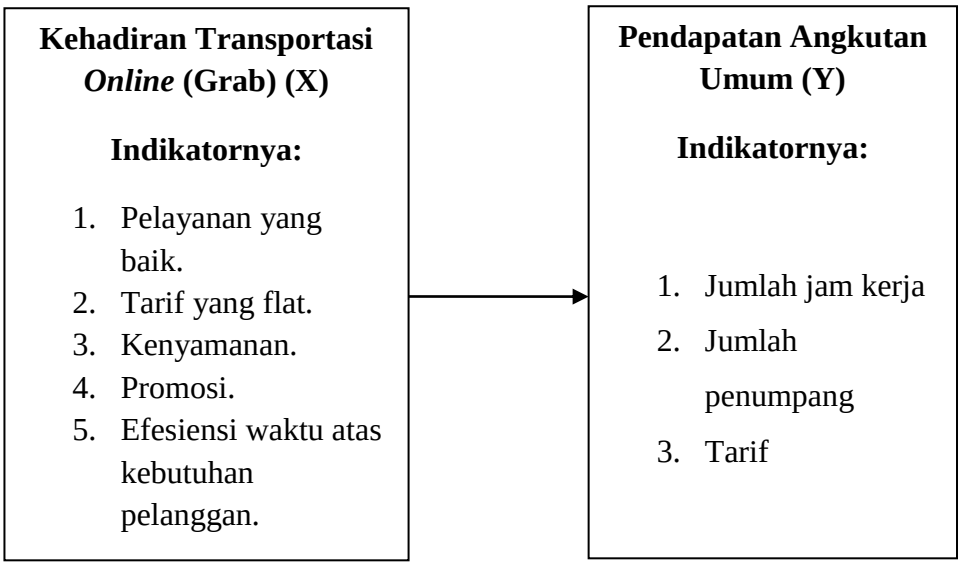
Jadi, dari urain di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pendapatan angkutan umum yang ditinjau dari kehadiran Transportasi *Online* (Grab) yaitu mengenai apa yang telah dirasakan pelanggan atas pelayanan yang telah diberikan. Pelangganakan merasa puas bila keinginan mereka terpenuhi dari transportasi angkutan umum sesuai dengan apa yang diharapkan oleh pelanggan. Adanya pelayanan yang baik, tarif yang flat, kenyamanan, promosi dan efisiensi waktu atas kebutuhan pelanggan.

B. Kerangka Berfikir

Bedasarkan model Kehadiran peneliti mengidentifikasikan lima indikator kehadiran transportasi *online* (Grab) yaitu: pelayanan yang baik, tarif yang flat, kenyamanan, promosi, dan efesiensi waktu atas kebutuhan pelanggan yang berpengaruh terhadap pada Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu.

Kehadiran yang baik berpengaruh terhadap kepuasan palanggan secara langsung. Maka dapat dikatakan indikator kehadiran transportasi online yang positif berpengaruh langsung dengan kepuasan pelanggan yaitu mengatakan hal yang positif, memberikan rekomendasi kepada orang lain.

Dalam penelitian ini, variabel independen adalah kehadiran transportasi *online* (Grab) dan variabel dependenya adalah pendapatan angkutan umum. Dengan kata lain kehadiran transportasi *online* (Grab) berpengaruh pada pendapatan angkutan umum. Sebagai dijelaskan pada gambar 2.1 berikut ini:



Gambar 2.1
Kerangka Pemikiran
Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu

Gambar 2.1 di atas menunjukan bahwa kehadiran transportasi *online* (Greb) (X) berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum (Y). Adapun keterangan berfikir pada gambar 2.1 di atas sebagai berikut:

⟶ = Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum.

▭ = Variabel Penelitian

C. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dipaparkan pada bab 1, maka hipotesis yang akan diuji dalam penelitian adalah :

Ho: Kehadiran Transportasi *online* (Grab) tidak berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.

Ha: Kehadiran Transportasi *online* (Grab) berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

1. Jenis Penelitian

   Jenis penelitian ini adalah penelitian *asosiatif*, penelitian ini untuk mengetahui pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) (X) terhadap pendapatan angkutan umum (Y) di Kota Bengkulu.

2. Pendekatan Penelitian

   Pendekatan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang berusaha memberikan pembuktian kebenaran fakta di lapangan dan dinilai secara ilmiah berdasarkan kerangka teoritis yang berkenaan dengan permasalahan yang di angkat dengan menggunakan angka dan hitungan.

B. Waktu dan Lokasi Penelitian

1. Waktu Penelitian

   Penelitian ini dilakukan selama 9 bulan, tepatnya pada bulan Desember 2018-Agustus 2019. **(Jadwal Terlampir)**

2. Lokasi Penelitian

   Penelitian ini dilakukan di Terminal Panorama Kota Bengkulu Jl. Semangka, Panorama, Bengkulu 38225. Pemilihan lokasi penelitian tersebut dilakukan secara sengaja dengan pertimbangan angkutan umum merupakan alat transportasi pertama kali di kota Bengkulu. Maka dari itu penulis tertarik meneliti Pengaruh Kehadiran

Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum di Kota Bengkulu.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

   Populasi merupakan anggota kumpulan lengkap dan jelas yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristkik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti dan kemudian ditarik kesimupulannya.[41] Populasi penelitian ini adalah seluruh pelanggan transportasi *online* (Grab) dan planggan angkutan umum Kota Bengkulu yang pernah menggunakan jasa transportasi. Jumlah keseluruhan konsumen transportasi tahun 2018 yaitu 3.500 pelanggan.[42]

2. Sampel

   Untuk menentukan ukuran sampel dari suatu populasi digunakan rumus Slovin sebagai berikut :

   $$n = \frac{N}{1+Ne2}$$

   Keterangan :

   n = Ukuran Sampel

   N = Ukuran Populasi

   e = Standard error (10%)

   Diketahui jumlah populasi sebanyak 3.500 orang, maka perhitungan jumlah sampelnya adalah sebagai berikut:

[41] Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif*, Kualitatif dan R&D h.30
[42] Rogun, selaku Dinas Perhubungan, Wawancara tanggal 14 Februari 2019

$$N = \frac{N}{1 + Ne^2} = \frac{3500}{1 + 3500(10\%)^2}$$

$$= 97.22 \text{ dibulatkan} = 100$$

Maka berdasarkan hasil diatas sampel yang di ambil untuk penelitian ini adalah sebanyak 100 responden dengan taraf kesalahan 10%.Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan metode *accidental sampling*. Dimana peneliti memilih siapa saja yang kebetulan ada atau dijumpai untuk dijadikan sampel.

D. Sumber dan Teknik Pengumpulan Data

1. Sumber Data

   Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

   a. Data primer, diperoleh langsung dari responden jasa transportasi *online* dan angkutan umum Kota Bengkulu. Dengan bentuk data primer berupa data yang berkaitan dengan kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum.

   b. Data skunder, diperoleh secara tidak langsung dari literatur dokumen, data-data, buku-buku, media elektronik, jurnal-jurnal, dan literatur-literatur lainnya yang berkaitan dengan persoalan yang akan diteliti.

2. Teknik Pengumpulan Data

   Teknik atau cara yang dilakukan untuk mengumpulkan data yang bertujuan untuk memperoleh informasi yang dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Dalam penelitian ini alat pengumpulan data yang digunakan yaitu: Kuesioner, observasi dan wawancara.

a. Kuesioner

Merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya.[43]

b. Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung di lapangan. Observasi bertujuan untuk memperoleh informasi dalam menjawab masalah penelitian. Jenis data yang di gunakan dalam penelitian ini adalah data primer. Data primer dapat berupa hasil observasi terhadap suatu benda (fisik), kegiatan atau kejadian dan hasil pengujian. Observasi dalam penelitian ini dilakukan sebelum dilaksanakannya pengambilan data yaitu untuk mengamati Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Terhadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu ".

c. Wawancara

Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil.

[43] Sugiono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif*….,h.96

E. Variabel dan Definisi Operasional

1. Variabel

   Ada dua variabel yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu variabel X dan Y adapun variabelnya adalah sebagai berikut :

   a. Variabel independen (X), dalam penelitian ini terdapat satu variabel yang mempengaruhi yaitu: Kehadiran Transportasi *Online* (Grab).

   b. Variabel dependen (Y), dalam penelitian ini terdapat satu variabel yang dipengaruhi yaitu: Pendapatan Angkuta Umum.

2. Definisi Operasional

   a. Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) (X), adalah perusahaan trasportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi. Dimana kehadiran transportasi *online* (Grab) diukur dengan menggunakan lima indikator yaitu: pelayanan yang baik, tarif yang flat, kenyamanan, promosi, dan efesiensi waktu atas kebutuhan pelanggan.

   b. Pendapatan Angkutan Umum(Y), adalah meliputi jumlah jam kerja, jumlah penumpang, dan tarif jasa yang diberikan oleh angkutan umum untuk pelanggan.

F. Instrument Penelitian

Instrument yang digunakan peneliti adalah :

Kuesioner merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan berbagai masalah yang diteliti atau masalah dalam suatu penelitian. Berikut ini adalah kategori skala liker yang digunakan penulis, terlihat pada table berikut ini :

Tabel 3.1
Instrumen Skala Liker

No.	Pertanyaan	Skor
1.	Sangat Satuju (SS)	5
2.	Setuju (S)	4
3.	Kurang Setuju (KS)	3
4.	Tidak Setuju (TS)	2
5.	Sangat Tidak Setuju (STS)	1

Sumber: Nugraha[44]

G. Teknik Analisis Data

1. Validitas dan Reabilitas

a. Uji Validitas

Ketetapan suatu instrument dalam pengukuran. Dalam pengujian instrument pengumpulan data, validitas dibedakan menjadi validitas faktor dan validitas item. Adapun uji yang akan dilakukan peneliti yaitu dengan uji *bivariate pearson* (korelasi

[44] Aditiya Maska Nugraha, *"Dampak Kehadiran Taksi Online* h.53

produk momen pearson) dengan menggunakan bantuan program SPSS 25.0. Analisis ini dilakukan dengan mengkorelasikan masing-masing skor item. Item-item pertanyaan yang berkorelasi signifikan dengan skor total menunjukkan item-item tersebut mampu memberikan dukungan dalam mengungkap apa yang ingin diungkapkan. Jika nilai r hitung disesuaikan dengan r tabel produk moment pada taraf signifikan 5% maka butir soalnya valid.

b. Uji Reabilitas

Uji reabilitas dilakukan setelah diketahui validitas masing-masing item. Reabilitas merupakan suatu ukuran yeng menunjukan bahwa alat ukur yang digunakan dalam penelitian keperilakuan mempunyai keandalan sebagai alat ukur, diantaranya diukur melalui konsistensi hasil pengukuran dari waktu ke waktu jika fenomena yang diukur tidak berubah.[45]

Disini peneliti menggunakan metode pengujian reabilitas dengan menggunakan metode *Alpha Conbach* yang digunakan dalam menentukan reliabel. Menurut Ghozali, instrumen dikatakan reliabel apabila hasil uji statistik Alpha $\alpha > 0{,}60$.

2. Uji Asumsi Dasar

a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dilakukan untuk mengetahui data tiap variabel yang diperoleh tersebut berdistribusi normal atau

[45]Sugiono, *metode penelitian kuantitatif, kualitatif ....,*h. 95

tidak.Teknik yang digunakan untuk pengujian normalitas data dalam penelitian ini adalah *Kolmogorov Smirnov*, dengan kriteria kernomalan sebagai berikut:[46]

1. Jika nilai signifikansi >0,05 maka data tersebut terdistribusi normal.
2. Jika nilai signifikansi <0,05 maka data tersebut tidak terdistribusi normal.

b. Uji Homogenitas

Pengujian homogenitas dimaksud untuk melihat apakah sama atau tidak kedua variasi tersebut. Untuk mengetahui apakah kedua variasi tersebut homogeny, maka dilakukan Uji *levene*, yaitu tes Uji *of homogeneity of variance*, untuk mengetahui homogenitas digunakan pedoman sebagai berikut:

1. Signifikansi = 0,05
2. Jika nilai signifikansi >0,05 maka variansi sampel sama (homogen).
3. Jika nilai signifikansi <0,05 maka variasi sampel tidak sama (tidak homogen).

3. Pengujian Hipotesis

a. Model Regresi Linier Sederhana

Pada penelitian ini menggunakan model regresi linier sederhana karena penelitian ini untuk mengetahui suatu variabel

[46] Supardi, *Aplikasi statistika* dalam penelitian: konsep *Statistika* yang lebih Komprehensif, (Jakarta: *Chage Publication*, 2014), h.131

[46]Supriadi, *Aplikasi* …., h.

independen dengan suatu variabel dependen. Adapun model regresi linier sederhana adalah sebagai berikut:[47]

$Y = B_0 + B_1X + ui$

Keterangan:

Y = Pendapatan angkutan umum

X = Kehadiran (Grab)

B_0 =Nilai konstanta

B_1= Koefisien Regresi

ui = Variabel penggangu

b. Uji F

Uji F adalah uji untuk mengetahui apakah variabel kehadiran (Grab) secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum. Adapun kriteria pengujiannya, yaitu dengan taraf signifikansi (α) 5% (0,05) jika nilai p-value (sig) <0,05 maka kehadiran (Grab) secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum begitupun sebalinya jika nilai p-value (sig) >0,05 maka kehadiran (Grab) tidak berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum.

c. Uji t

Uji t digunakan untuk menguji dan mengetahui apakah kehadiran transportasi *online* (Grab) secara parsial berpengaruh signifikansi terhadap pendapatan angkutan umum. Dengan asumsi

[47]Sugiono*, Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif….,*h. 261

apabila tingkat signifikansi < α (0,05), maka semua variabel independen secara individual berpengaruh terhadap variabel dependen.

d. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi, dalam penelitian ini menggunakan Adjusted R Square (R^2) yang digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Deskripsi Responden

Penyajian data deskriftif penelitian bertujuan untuk melihat profil dari penelitian dan hubungan antar variabel yang digunakan dalam penelitian. Data deskriptif yang menggambarkan keadaan atau kondisi responden merupakan informasi tambahan untuk memahami hasil-hasil penelitian. Responden dalam penelitian ini memiliki karakteristik sebagai berikut:

a. Bedasarkan Jenis Kelamin

Adapun data mengenai jenis kelamin responden pelanggan Transportasi *Online* (Grab) dan Angkutan Umum kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

Tabel 3.2
Deskripsi Responden Bedasarkan Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentasi (%)
Laki-laki	34	34%
Prempuan	66	66%
Total	100	100%

Sumber: Lampiran 4

Bedasarkan keterangan pada tabel diatas dapat diketahui tentang jenis kelamin responden pada penelitian ini yaitu 34% untuk jenis kelamin laki-laki dan 66% untuk jenis kelamin

prempuan. Maka dengan demikian dapat disimpulkan jenis kelamin responden antara laki-laki dan prempuan jumlahnya tidak sama.

b. Bedasarkan Umur Responden

Adapun data mengenai umur pelanggan Transportasi *Online* (Grab) dan Angkutan Umum Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

Tabel 3.3
Umur Responden

Umur	Frekuensi	Presentase (%)
17-26 tahun	42	42%
27-36 tahun	30	30%
37-46 tahun	28	28%

Sumber:Lampiran 4

Berdasarkan tabel diatas responden peneliti dapat diketahui bahwa yang berumur 17-26 tahun sebanyak 42 orang dengan presentase 42%, umur 27-36 tahun sebanyak 30 orang dengan presentase 30% dan umur 37-46 tahun sebanyak 28 orang dengan presentase 28%. Maka dengan demikian dapat disimpulkan bahwa responden peneliti yang paling banyak adalah 17-26 tahun.

c. Bedasarkan Pekerja Responden

Adapun data mengenai pekerja responden pelanggan Transportasi *Online* (Grab) dan Angkutan Umum Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

Tabel 3.4
Pekerja Responden

Pekerja	Frekuensi	Presentase (%)
Pelajar	30	30%
Mahasiswa	25	25%
Wiraswasta	15	15%
PNS	10	10%
Karyawan	20	20%

Sumber: Lampiran 4

Jadi, berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa responden yang pendidikannya pelajar sebanyak 30% lebih banyak dibandingkan dengan yang pendidikannya mahasiswa, wiraswasta, PNS, dan karyawan swasta.

2. Deskripsi Lokasi Penelitian

a. Profil Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu, pertama kali dinamakan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) Provinsi Bengkulu, dibentuk bedasarkan surat keputusan Gubernur kepada daerah tingkat I Bengkulu nomor 356 tahun 1981.

Pada tahun 1990, menjadi cabang Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya Kota Madiyah Bengkulu. Bedasarkan peraturan daerah Kota Madiyah Bengkulu nomor 94 tahun 1990, diubah menjadi Dinas Lalulintas Angkutan Jalan Raya Kota Madiyah Bengkulu.

Sejak berlakunya otonomi daerah, bedasarkan peraturan daerah nomor 26 tahun 2000, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya menjadi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu. Kemudian pada tahun 2007, dari semula bernama Dinas Perhubungan Kota Bengkulu diubah lagi menjadi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishub kominfo) Kota Bengkulu bedasarkan peraturan pemerintah no. 07 tahun 2008 tentang penetapan dan penyelenggaraan urusan pemerintah Kota Bengkulu.

Dan pada tahun 2016 kembali menjadi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu (DISHUB), bedasarkan PP No. 18 tahun 2016 tentang perangkat Daerah dan Perda No. 10 tahun 2016.

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu merupakan unsur pelaksanaan otonomi daerah yang melaksanakan urusan pemerintah daerah yang dipimpin oleh seorang kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada walikota melalui sekretaris daerah. Dinas perhubungan Kota Bengkulu mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintahan daerah dibidang perhubungan darat, perhubungan laut, pos dan telekomunikasi bedasarkan asas otonomi dan pembantuan. Dalam melaksanakan tugas pokok Dinas Perhubungan Kota Bengkulu mempunyai fungsi sebagai berikut:

a. Perumusan kebijikan teknis dibidang perhubungan darat, perhubungan laut, pos dan telekomunikasi.

b. Penyelenggaraan urusan pemerintah dan layanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya.
c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya.
d. Pelaksanaan tugas lain yang diperintahkan oleh walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bedasarkan fungsi pokok Dinas Perhubungan Kota Bengkulu di atas, Dinas Perhubungan Kota Bengkulu juga mempunyai tugas tertentu dalam mengelola jumlah transportasi di seluruh Kota Bengkulu. Adapun jumlah penggunaan transportasi angkutan umum khususnya angkutan Kota Bengkulu yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

Gambar 3.5

Daftar Angkutan Umum Kota Bengkulu

No	Lintas Trayek	Warna	Jumlah
1.	Lintasan Trayek A1	Kuning	92 unit
	Lintasan Trayek A2	Kuning	82 unit
	Lintasan Trayek A3	Kuning	73 unit
2.	Lintas Trayek B1	Hijau	123 unit
	Lintas Trayek B2	Hijau	88 unit
	Lintas Trayek B3	Hijau	45 unit
3.	Lintas Trayek C1	Merah	126 unit
	Lintas Trayek C2	Merah	31 unit
4.	Lintas Trayek D1	Biru	46 unit
	Lintas Trayek D2	Biru	57 unit
	Lintas Trayek D3	Biru	50 unit
5.	Lintas Trayek E1	Putih	71 unit
	Lintas Trayek E2	Putih	89 unit
	Jumlah		973 unit

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bengkulu 2017

Gambar 3.5 menunjukan bahwa jumlah angkutan umum yang diteliti di Kota Bengkulu adalah 973 unit angkutan umum yang terdiri dari Lintasan trayek AI,A2,A3 dengan warna kuning, Lintasan trayek B1,B2 dengan warna Hijau, Lintasan trayek C1,C2,C3 dengan warna merah, Lintasan trayek D1,D2 dan warna biru, Lintasan trayek E1,E2 dengan warna putih. Maka dari jumlah pekerjaan angkutan umum khususnya angkutan umum Kota Bengkulu, peneliti mengambil sampel dengan jumlah 100 sampel.

Dinas Perhubungan Kota Bengkulu berlokasi di Jln Sungai Hitam, Kecamatan Muara Bangka Hulu, Kota Bengkulu, yang terdiri dari jumlah karyawan PNS 46 orang dan PTT 51 orang, dengan luas gedung 18.000,00 M^2, dengan Jumlah Ruangan lantai atas terdiri 4 ruangan yaitu: Ruang Kepala Dinas, kasubang penyusunan program & keuangan, kasubang umum & kepegawaian, dan Plt. Sekretaris. Sedangkan laintai dasar terdiri dari 12 ruangan yaitu: Plt Ka. Bidang Dalops & Transportasi, Ka. Bidang Manajemen Rekayasa Lalu lintas, Ka. Bidang Sarpras Perhubungan, Plt. Kasi Pengendalian & Ops, Kasi Tranasportasi Darat, Kasi Transportasi Laut, Kasi Analisis Dampak Lalu Lintas, Kasi Keselamatan Transportasi, Kasi Rekayasa Lalu Lintas, Kasi Penerangan Jalan, Kasi Perlengkapan Jalan, Kasi Pengendalian Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.

b. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

Adapun Visi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah terwujutnya perhubungan yang lancar, tertib dan aman (LANTERA) dalam mendukung Bengkulu yang sejahtera dan bermartabat.

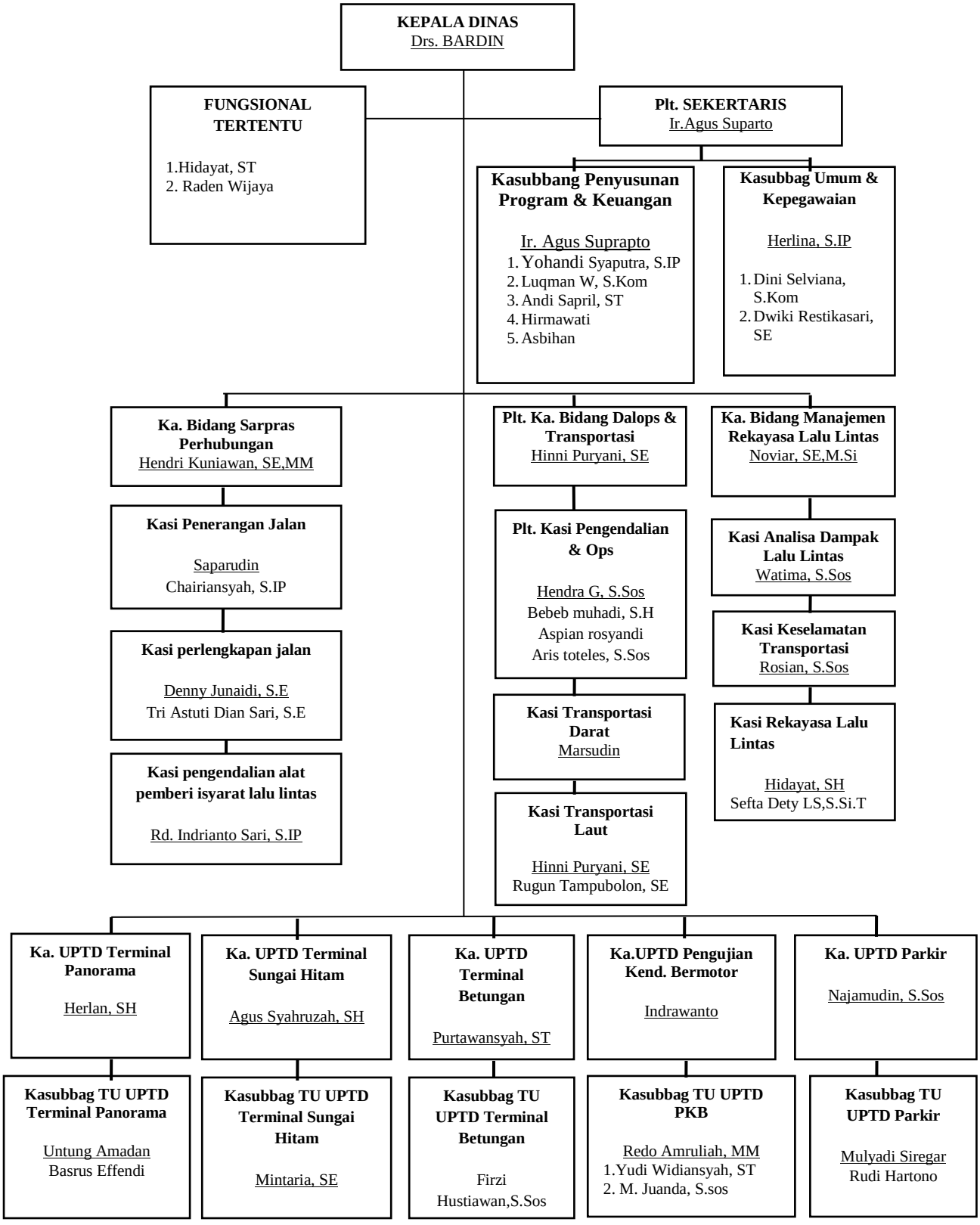
Adapun Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah:

1) Meningkatkan pelayanan, keselamatan dan kelancaran perhubungan dalam Kota Bengkulu.
2) Meningkatkan jaringan transportasi dalam Kota Bengkulu.
3) Meningkatkan sarana dan prasarana perhubungan dalam Kota Bengkulu.

c. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu

Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Bengkulu adalah sebagai berikut:

GAMBAR 3.6
STRUKTUR ORGANISASI
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BENGKULU



B. Hasil Penelitian

1. Uji Kualitas Data

a. Uji Validitas

Data suatu instrumen dikatakan valid jika setiap butir peryataan pada instrument tersebut mampu mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh instrument tersebut. Adapun metode yang digunakan pada uji validitas ini menggunakan *Pearson Corelation*, dimana dikatakan valid jika nilai signifikan < 0,05. Hasil uji validitas data adalah sebagai berikut:

Tabel 3.7
Hasil Uji Validitas Variabel Kualitas Kehadiran (X)

Item	Signifikansi	α = 0,05	Keterangan
Kehadiran 1	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 2	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 3	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 4	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 5	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 6	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 7	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 8	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 9	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 10	0,006	0,05	Valid
Kehadiran 11	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 12	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 13	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 14	0,000	0,05	Valid
Kehadiran 15	0,015	0,05	Valid

Sumber: Lampiran 5

Berdasarkan tabel 3.7 hasil uji validitas di atas, dapat dilihat bahwa korelasi antara setiap pertanyaan dengan total skor adalah korelasi yang signifikan < 0,05 Ho ditolak, Ha diterima,

yang berarti bahwa setiap pertanyaan pada kuesioner kehadiran transportasi *online* (Grab) adalah pertanyaan yang valid untuk mengukur pengaruh pendapatan angkutan umum.

Tabel 3.8
Hasil Uji Validitas Variabel Pendapatan Angkutan Umum (Y)

Item	Signifikasi	α=0,05	Keterangan
Pendapatan 1	0,000	0,05	Valid
Pendapatan 2	0,000	0,05	Valid
Pendapatan 3	0,001	0,05	Valid
Pendapatan 4	0,029	0,05	Valid
Pendapatan 5	0,000	0,05	Valid
Pendapatan 6	0,000	0,05	Valid
Pendapatan 7	0,002	0,05	Valid
Pendapatan 8	0,000	0,05	Valid
Pendapatan 9	0,000	0,05	Valid
Pendapatan10	0,000	0,05	Valid

Sumber: Lampiran 6

Berdasarkan keterangan 3.8 diatas maka dapat disimpulkan bahwa semua item peryataan untuk mengukur variabel pendapatan angkutan umum menghasilkan nilai signifikan sebesar 0,000 sebanyak 7, 0,001 sebanyak 1, 0,029 sebanyak 1, dan 0,002 sebanyak 1 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Dengan demikian semua item untuk variabel pendapatan angkutan umum diyatakan valid.

b. Uji Reliabilitas

Suatu instrumen dikatakan reliable apabila jawaban seseorang (responden) terhadap pertanyaan atau pertanyaan yang diajukan konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Metode yang digunakan untuk menguji reabilitas kuesioner dalam penelitian ini adalah menggunakan rumus *Alpha Cronbach*, dimana dikatakan riabel jika Alpha Cronbach >0.60. Berikut hasil uji realiabilitasnya:

Table 3.9
Nilai Reabilitas

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.709	15

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.676	10

Sumber: Lampiran 7

Berdasarkan Tabel 3.9 dapat diketahui bahwa variable x dan y *Cronbach's Alpha* diatas 0.60.Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa variable kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum memiliki nilai reabilitas yang baik.

2. Uji Asumsi Dasar

a. Uji Normalitas

Pengujian normalitas data dilakukan untuk mengetahui data tiap variabel yang diperoleh tersebut berdistribusi normal atau tidak. Teknik yang digunakan untuk pengujian normalitas data dalam penelitian ini adalah *Kolmogorov Smirnov*, dengan kriteria kenormalan sebagai berikut:

1. Jika nilai signifikansi >0,05 maka data tersebut terdistribusi normal.
2. Jika nilai signifikansi <0,05 maka data tersebut tidak terdistribusi normal.

Hasil pengujian normalitas data dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3.10
Uji Normalitas Data

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters[a,b]	Mean	.0000000
	Std. Deviation	2.58043369
Most Extreme Differences	Absolute	.111
	Positive	.054
	Negative	-.111
Kolmogorov-Smirnov Z		.411
Asymp. Sig. (2-tailed)		.894

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

Sumber: Lampiran 8

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikasinya adalah sebesar 0,894 dan lebih besar dari 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa data tersebut terdistribusi normal.

b. Uji Homogenitas

Uji Homogenitas dimaksud untuk memperhatikan bahwa dua atau lebih kelompok data sampel berasal dari populasi yang memiliki variasi yang sama. Pada analisis regresi, peryaratan analisis yang dibutuhkan adalah bahwa alat regresi untuk setiap

pengelompokan bedasarkan variabel terkaitnya memiliki variasi yang sama. Adapun tabel hasil analisis SPSS untuk uji homogenitas data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel 3.11
Hasil Uji Homogenitas

Variabel	Nilai sig	alpha	keterangan
Kehadiran Grab	.893	28	Homogen
Pendapatan Angkutan Umum	.816	28	Homogen

Sumber: Lampiran 8

Bedasarkan tabel uji homogenitas dengan menggunakan levene test dapat diketahui bahwa nilai probalitas signifikan (sig) dari seluruh variabel dalam penelitian ini lebih besar dari 0,05 hal ini berarti bahwa seluruh variabel bersifat homogeny artinya sampel yang diambil dari populasi yang sama dianggap mewakili dari jumlah populasi yang ada.

3. Penguji Hipotesis

a. Model Regresi Linier Sederhana

Pada penelitian ini peneliti menggunakan model regresi linier sederhana karena penelitian ini untuk mengetahui satu variabel independen dengan satu variabel dependen. Berikut ini ujinya.

Tabel 3.12
Hasil Penguji Regresi Linier Sederhana

Model	UnstandardizedCoefficients

	B	Std. Error
1 (Constant)	21.549	3.380
Kehadiran Grab	0.328	0.057

Sumber: Lampiran 9

Bedasarkan tabel koefesien regresi yang diperoleh dari analisis regresi pada tabel di atas, maka dapat disusun persamaan regresi linier sederhana sebagai berikut:

Y = 21,549 + 0,328 + ei

Hasil perhitungan yang telah dilakukan menghasilkan persamaan menunjukan besarnya nilai X merupakan regresi yang diestimasikan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta regresi (B_0) sebesar 21,549 artinya apabila kehadiran (Grab) (X) dalam keadaan konstanta atau 0, maka pendapatan angkutan umum (Y) nilainya sebesar 21,549.
2. Nilai koefesien regresi (b1) sebesar 0,328 artinya setiap kenaikan suatu variabel pendapatan angkutan umum (Y), maka kehadiran (Grab) (X) akan naik sebesar 0,328 dengan asumsi bahwa variabel bebas yang lain dari model regresi bernilai tetap.

b. Uji F

Uji F ini digunakan untuk mengetahui apakah persamaan regresi atau model regresi layak digunakan atau tidak. Berikut disajikan hasil dari penelitian untuk uji F:

Tabel 3.13
Hasil Uji F

ANOVA[a]

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	220.835	1	220.835	32.830	.000[b]
	Residual	659.205	98	6.727		
	Total	880.040	99			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Kehadiran grab

Sumber: Lampiran

Bedasarkan hasil Uji F di atas, maka dapat diketahui bahwa model regresi atau persamaan regresi dapat dipergunakan dikarenakan nilai sig < α (0,05).

c. Uji t

Uji t digunakan untuk menguji dan mengetahui apakah kehadiran Grab secara parsial berpengaruh signifikasi terhadap pendapatan angkutan umum. Dengan asumsi apabila tingkat signifikansi < α (0,05), maka semua variabel independen secara individual berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil Uji t sebagai berikut:

Tabel 3.14
Hasil Uji t Coefficients[a]

Model	t	Sig
1 (Constant)	6.375	.000
Kehadiran grab	5.730	.000

Sumber: Lampiran 9

Bedasarkan tabel 3.11 dapat diketahui nilai sig. sebesar 0,000 < 0,05 maka dapat disimpulkan Ho ditolak, Ha diterima yang berarti bahwa ada pengaruh signifikan kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.

d. Koefisiensi Determinasi

Besarnya persentase pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum dapat dilihat pada tabel 4.11 di bawah ini :

Tabel 3.15
Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.501[a]	.251	.243	2.594

a. Predictors: (Constant), Kehadiran grab

Berdasarkan pada tabel 3.12 menunjukan bahwa koefisien R squere (R^2) sebesar 0,251. Hal ini berarti variabel kehadiran transportasi *online* (Grab) dapat memberi pengaruh terhadap pendapatan angkutan umum sebesar 25,1%. Jadi, dapat disimpulkan bahwa variabel kehadiran transportasi *online* (Grab) dapat memberi pengaruh terhadap pendapatan angkutan umum dalam kasus penelitian ini.

C. Pembahasan

1. Pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu

   Hasil perhitungan regresi menunjukan bahwa kehadiran transportasi *online* (Grab) secara langsung berpengaruh signifikan terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu. Hal ini ditunjukan dari hasil analisis regresi linier sederhana diperoleh dari Uji t dapat diketahui nilai probalitas sig. yaitu 0,000 < 0,005 maka dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima.

   Maka dapat disimpulkan bedasarkan hasil penelitian penulis, bahwa kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum dapat dikatakan berpengaruh dengan melihat data yang telah dikerjakan dengan menggunakan Uji t yang menunjukan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima yang dapat diartikan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan. Antara kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum. Kehadiran transportasi *online* di Kota Bengkulu dapat mempengaruhi pendapatan angkutan umum di karenakan adanya bukti fisik: pelayanan yang baik, tarif yang flat, kenyamanan, promosi, efesiensi waktu atas kebutuhan pelanggan. Dengan berbagai indikator di atas dapat dikatakan bahwa kehadiran transportasi *online* memang berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu.
2. Bedasarkan pengaruh kehadiran transportasi *online* (Grab) terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu

Bedasarkan hasil uji koefesien determinasi nilai sebesar 0,251 atau 25,1%. Hal ini berarti bahwa sebesar 25,1% kehadiran transportasi *online* di Bengkulu berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu secara positif dan signifikan, sedangkan sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lainnya seperti, banyaknya kendaraan pribadi masyarakat yang mengurangi minat terhadap angkutan umum, kuranganya infrastruktur angkutan umum dll, yang tidak diteliti dalam penelitian ini.

Maka dapat disimpulkan bahwa kehadiran transportasi *online* (Garab) di Kota Bengkulu, berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum. Karena kehadiran transportasi *online* (Grab) yang memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu yaitu sebesar 25,1%, sedangkan faktor lainnya yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum sebesar 74,9%.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Bedasarkan hasil penelitian dan uji statistik yang digunakan mengenai Pengaruh Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) Tehadap Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kehadiran Transportasi *Online* (Grab) mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Bengkulu. Hal ini ditunjukkan dari hasil analisis regresi linier sederhana diperoleh dari hasil Uji t dapat diketahui nilai probalitas sig Yaitu 0,000 < 0,005 maka dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima.
2. Bedasarkan hasil uji koefesien determinasi diperoleh nilai sebesar 0,251 atau 25,1%. Hal ini berarti bahwa 25,1% pendapatan angkutan umum di Kota Bengkulu secara bersama-sama berpengaruh secara positif dan signifikan.

B. Saran

Bedasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka saran yang dapat diajukan adalah sebagai berikut:

1. Bagi pihak Dinas Perhubungan Kota Bengkulu, bedasarkan hasil penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan dan mempertahankan angkutan umum yang ada sehingga dengan adanya angkutan umum yang lebih baik maka para pelanggan akan tetap setia menggunakan jasa angkutan umum, supaya pendapatan angkutan umum lebih meningkat.

2. Diharapkan agar pemerintah membentuk kebijakan secara adil supaya tidak adanya pihak-pihak yang merasa diberatkan dengan kebijakan yang ditetapkan.
3. Bagi peneliti selanjutnya, diharapkan dapat mengembangkan penelitian terhadap faktor lain tidak hanya pada faktor Pengaruh kehadiran Transportasi *Online* (Grab) saja tapi juga faktor sosial atau faktor lainnya yang sesuai dengan tidak dijelaskan di penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

Abas Salim, *Manajemen Trasportasi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo, 1993.

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Jakarta: PT. Citra Aditiya Bakti, 2013

Boedi Abdullah, Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian Ekonomi Islam*, Bandung: Pustaka setia, 2014.

Chapra, M.Umer. "Islam dan Tantangan Ekonomi".Cet. 1. 1999

Departemen Agama RI, *Al-qur'an dan Terjemahnya*, Bandung: Diponogoro, 2010.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1998.

Dulio Eugene A. *Teori Makro Ekonomi*. Jakarta: Cetakan keempat,1993.

Fiel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: PT. Gelora Aksara Pratama, 2014.

Gunardo R.B., *Geografi Transportasi*, Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2014.

Nasution, *Manajemen Trasportasi*, Jakarta: PT. Ghalia Indonesia, 2004.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32, Tentang *Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak dalam Trayek*, Pasal 40. Tahun 2016

Prayitno Duwi, *Belajar Alat Analisis Data dan Cara Pengolahannya dengan SPSS*, Yogyakarta: Gava Media 2016.

Prayitno Duwi, *Mandiri Belajar Data dengan SPSS*, Yogyakarta: Mediakom, 2013.

Sadorno Sukirno, Pengantar Ekonomi Makro, Jakarta: PT. Raja Grafindo persada, 1995.

Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Trasportasi Wilayah*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2017.

Salim Abas, Manajemen Transportasi. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.

Sigih santoso, *Panduan Lengkap MengenaiSPSS 25*, Jakarta: PT Efek media komputindo, 2012.

Simanjuntak, Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia, Jakarta: LPFE UI, 1998.

Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.* Bandung: Alfabeta, 2013.

Sumardi dan Hans, *Sumber pendapatan Kebutuhan Pokok dan Pelilaku Menyimpang*, Jakarta: Rajawali, 2000.

Supriadi, *Aplikasi Statistika dalam Penelitian,* Jakarta: Change Publication, 2013.

Taimin Ofyar Z, *Perencanaan dan Pemodelan Traspormasi*, Bandung: Penerbit ITB, 2007.

Trasportasi Online, dikutip dari http://www.google.com/search?clientfirofox-b&g: pengertian+trasportasi online%2c + jenis + dan + fungsi.Pada selasa 29 januari 2019, pukul 09.45 wib.

Ulta Abriasih, *analisis faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas bus rapid transit (BRT) terhadap pendapatan perusahaan dalam perspektif ekonomi islam*: UIN raden intan lampung 2017.

Umer Chapra, *Islam dan the economic chalege*: united kingdom 1992.

Wardiman Darmadi, *dampak keberadaan trasportasi ojek online (GO-JEK) terhadap trasportasi angkutan umum lainnya di kota makasar*: (Makasar: Universitas Islam Negeri 2016).

Warpain suwarjoko, *Merencanakan system pengangutan*, (Bandung: ITB, 1999).