

**DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE BAGI
PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA DI KOTA
PALANGKA RAYA**

SKRIPSI

Di Ajukan Untuk Melengkapi dan Memenuhi Sebagai Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi



Oleh

ABDULLAH
NIM.1402120284

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALANGKA RAYA
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
JURUSAN EKONOMI ISLAM
PROGAM STUDI EKONOMI SYARI'AH
TAHUN 2019 M/ 1440 H**

PERSETUJUAN SKRIPSI

JUDUL : **DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE
BAGI PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA
DI KOTA PALANGKA RAYA**

NAMA : ABDULLAH

NIM : 1402120284

FAKULTAS : EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

JURUSAN : EKONOMI ISLAM

PROGRAM STUDI : EKONOMI SYARI'AH

JENJANG : STRATA SATU (S1)

Palangka Raya, Mei 2019

Menyetujui

Pembimbing I



Ali Sadikin, M.Si
NIP. 19740201199931002

Pembimbing II



Rafik Patrajaya, M.H.I
NIK. 199002252016091022

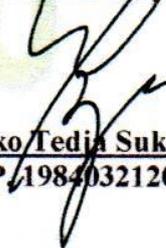
Mengetahui

Dekan Fakultas
Ekonomi dan Bisnis Islam



Dr. Drs. Sabian Utsman, S.H, M.Si
NIP. 196311091992031004

Ketua Jurusan
Ekonomi Syari'ah



Enriko Tedi Sukmana, M.Si
NIP. 198403212011011012

NOTA DINAS

Hal : **Mohon Diuji Skripsi**
Saudara Abdullah

Palangka Raya, Mei 2019

Kepada
Yth, Ketua Panitia Ujian Skripsi
FEBI IAIN Palangka Raya
Di-
Palangka Raya

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Setelah membaca, memeriksa dan mengadakan perbaikan seperlunya,
maka kami berpendapat bahwa Skripsi saudara :

Nama : **ABDULLAH**
NIM : **1402120284**
Judul : **DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN
ONLINE BAGI PENDAPATAN SOPIR
ANGKUTAN KOTA DI KOTA PALANGKA
RAYA**

Sudah dapat diujikan untuk memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada
program studi Ekonomi Syari'ah, Jurusan Ekonomi Islam, Fakultas
Ekonomi dan Bisnis Islam, Institut Agama Islam Negeri Palangka Raya.

Demikian atas perhatiannya diucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Pembimbing I

Pembimbing II



Al Sadikin, M.Si
NIP. 19740201199931002



Rafik Patrajaya, M.H.I
NIK. 199002252016091022

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul **DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE BAGI PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA DI KOTA PALANGKA RAYA** oleh Abdullah NIM : 1402120284 telah di *munaqasyahkan* Tim *Munaqasyah* Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palangka Raya pada :

Hari : Rabu

Tanggal : 29 Mei 2019

Palangka Raya,

Tim Penguji

1. **M. Zainal Arifin, M.Hum.**
Ketua Sidang

(.....)

2. **Enriko Tedja Sukmana, M.SI**
Penguji I

(.....)

3. **Ali Sadikin, M.Si**
Penguji II

(.....)

4. **Rafik Patrajaya, M.H.I**
Sekretaris Sidang

(.....)

Dekan Fakultas

Ekonomi dan Bisnis Islam,



Dr. Drs. Sabian Utsman, S.H, M.Si
NIP. 196311091992031004

DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE BAGI PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA DI KOTA PALANGKA RAYA

ABSTRAK
Oleh Abdullah

Kehadiran jasa angkutan online merupakan salah satu kemajuan transportasi yang memanfaatkan teknologi dalam praktiknya, sehingga hal ini dapat memunculkan berbagai dampak bagi masyarakat. Hadirnya angkutan online di kota Palangka Raya juga cukup memberikan dampak bagi masyarakat dan angkutan konvensional. Di satu pihak keberadaan angkutan online dapat memberikan kenyamanan bagi konsumen dan di pihak lain menjadi ancaman bagi jenis angkutan umum konvensional. Kehadiran angkutan online memberikan dampak tersendiri bagi angkutan lain yang tidak berbasis online, salah satunya adalah sopir angkutan kota di kota Palangka Raya yang merasakan perubahan dari segi ekonomi atau pendapatan. Rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu: (1) Bagaimana pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya? (2) Bagaimana dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya?. Tujuan dari penelitian ini adalah menjawab dari rumusan masalah tersebut.

Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*field research*) yang menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Metode pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Subjek penelitian ini adalah sopir angkot di kota Palangka Raya yang dalam pemilihan respondennya menggunakan teknik *purposive sampling*. Serta dalam teknik analisis data menggunakan tahapan *collection, reduction, display, dan conclusion drawing*.

Hasil penelitian ini yaitu Pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya mengalami penurunan yang signifikan pada beberapa tahun terakhir sehingga menyebabkan para sopir angkot harus mencari cara agar tetap bisa bertahan untuk memenuhi kebutuhan keluarganya. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yakni kesempatan kerja yang tersedia, kecakapan dan keahlian, motivasi, keuletan kerja dan banyak sedikitnya modal yang digunakan. Hadirnya jasa angkutan online bagi sopir angkutan kota berdampak bagi pendapatan sopir yang mengalami penurunan secara drastis. Kehadiran jasa angkutan online di kota Palangka Raya berdampak negatif terhadap sopir angkutan umum terutama sopir angkot dan menyebabkan banyak dari mereka berhenti dan beralih profesi.

Kata kunci : Dampak, jasa, pendapatan, sopir angkot kota.

THE IMPACT OF ONLINE TRANSPORTATION SERVICE TO CONVENTIONAL TRANSPORTATION INCOME IN PALANGKA RAYA CITY

ABSTRACT

By Abdullah

The existence of online transportation services is a transition transportation utilizing technology, in practice. So, this case could bring up various impacts to the society. Also, the existence of online transportation in Palangka Raya city similarly gives impact to the society as well as conventional transportation. On one hand, the existence of online transportation can provide convenience to consumers. On the other hand, this becomes a threat to conventional public transportations. The existence of online transportation has its own impact to other transportations which are not online-based. One of which is a conventional transportation driver in Palangka Raya city who feels a change in term of economic or income. In this study, the formulations of the problem are: (1) How is the conventional transportation drivers' income in Palangka Raya city? (2) What is the impact of the existence of online transportation services to conventional transportation drivers' income in Palangka Raya city?. The purpose of this study is to answer those formulations of the problem.

This research applied field research using descriptive qualitative approach. The methods of collecting data were using interview, observation, and documentation. The subject of this study was public transportation drivers in Palangka Raya city by using purposive sampling technique to select the respondents. While the techniques in analysing the data were using the stages of collection, reduction, display, and conclusion drawing.

The results of this study found that public transportation drivers' income in Palangka Raya city has significantly decreased in recent years causing public transportation drivers had to find ways to remain being able to meet their family's needs. Those are caused by several factors, which are job opportunities available, skills, motivation, tenacity to work and lacking of capital. The existence of online transportation services has an impact to the conventional transportation drivers' income which has decreased dramatically. The existence of online transportation services in Palangka Raya city has negative impact to the public transportation drivers that caused many of them stop and switch professions.

Keywords: *Impact, services, income, conventional transportation driver.*

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Puji syukur alhamdulillah penulis haturkan kehadiran Allah SWT, yang hanya kepada-Nya kita menyembah dan kepada-Nya pula kita memohon pertolongan, atas limpahan taufiq, rahmat dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE BAGI PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA DI KOTA PALANGKA RAYA”** dengan lancar. Shalawat serta salam semoga selalu tercurahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat dan pengikut beliau hingga akhir zaman.

Penyelesaian skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak, baik berupa dorongan, bimbingan serta arahan yang diberikan kepada penulis. Oleh karena itu, penulis mengucapkan ribuan terima kasih kepada:

1. Yth. Bapak Dr. H. Khairil Anwar, M. Ag selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri Palangka Raya.
2. Yth. Bapak Dr. Drs. Sabian Utsman, S.H, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam di IAIN Palangka Raya.
3. Yth. Bapak Enriko Tedja Sukmana, M.SI selaku Ketua Jurusan Ekonomi Syari'ah di IAIN Palangka Raya.
4. Yth. Bapak Ali Sadikin, M.Si dan Bapak Rafik Patrajaya, M.S.I selaku dosen pembimbing I dan II yang telah bersedia meluangkan waktu dan pikiran untuk membimbing dan memberikan arahan serta saran kepada peneliti selama penyusunan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan. Semoga bapak

5. beserta keluarga diberikan kesehatan dan kemudahan serta keberkahan dalam menjalani kehidupan. *Aamiin.*
6. Yth. Bapak Munib, M.Ag sebagai dosen pembimbing akademik selama kuliah di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Palangka Raya yang juga selalu membimbing penulis dengan ikhlas meluangkan waktu untuk memberikan arahan, pikiran, saran, motivasi dan kesabaran. Semoga beliau beserta keluarga diberikan kesehatan dan kemudahan dalam menjalani kehidupan. *Aamiin.*
7. Seluruh dosen dan staff Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam yang telah memberikan bimbingan dan pengajaran kepada penulis selama menjalani perkuliahan dan membantu memberikan informasi terkait dengan penelitian. Semoga Allah SWT selalu memberikan kesehatan dan melipat gandakan amal kebaikan kepada mereka semua. *Aamiin.*
8. Kedua orang tua tercinta, ayahanda Saprudinoor dan ibunda Rusnah yang selalu mendoakan dan memberikan motivasi kepada penulis untuk belajar dan terus belajar serta adik-adik Nasrullah, Tiara Nadilla, Rafi Nur Fauzan dan Muhammad Al Ghifari penulis yang selalu menjadi penghibur dan penyemangat. Serta keluarga besar peneliti yang selalu memberikan motivasi, bimbingan, arahan dan semangat yang tiada henti-hentinya untuk peneliti. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan kesehatan dan keberkahan kepada mereka semua. *Aamiin.*

9. Semua teman-teman mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, program studi Ekonomi Syariah tahun angkatan 2014 khususnya kelas B yang telah memberikan semangat serta motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
10. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah ikut membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Semoga Allah SWT melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada semua pihak yang telah membantu untuk menyelesaikan skripsi ini. Semoga apa yang tertulis skripsi ini bermanfaat khususnya bagi peneliti dan para pembaca pada umumnya. *Aamiin.*

Wassalamu 'alaikum Wr.Wb.

Palangka Raya, Mei 2019

Penulis,



ABDULLAH
NIM. 1402120284

PERNYATAAN ORISINALITAS

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi ini dengan judul **"Dampak Hadirnya Jasa Angkutan Online Bagi Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Palangka Raya"** benar karya ilmiah saya sendiri dan bukan hasil menjiplak dari karya orang lain dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan.

Jika dikemudian hari ditemukan adanya pelanggaran, maka saya siap menerima sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Palangka Raya, Maret 2019

Yang Membuat Pernyataan




ABDULLAH
NIM. 1402120284

MOTTO

خَيْرُ النَّاسِ أَنْفَعُهُمُ لِلنَّاسِ

“Sebaik-baik manusia adalah yang paling bermanfaat bagi orang lain.”

(Hadits Riwayat ath-Thabrani, Al-Mu’jam al-Ausath, juz VII, hal. 58, dari Jabir bin Abdullah r.a.. Dishahihkan Muhammad Nashiruddin al-Albani dalam kitab: As-Silsilah Ash-Shahîhah



PERSEMBAHAN

Atas Ridho Allah SWT dengan segala kerendahan hati penulis persembahkan karya ini kepada

- ❖ *Untuk Tuhanku Yang Maha Esa, yaitu Allah SWT, karena berkat rahmat, hidayah, karunia serta kasih sayang dari Engkau, hambaMu yang dhaif ini dapat menyelesaikan tugas akhir ini, semoga hamba bisa selalu bersyukur atas semua kenikmatan yang telah diberikan. Apapun anugrah dan cobaan yang datang, semoga hamba selalu mengingat Mu, selalu taat dan selalu dekat dengan Mu.*
- ❖ *Teruntuk ayahanda Saprudinoor dan ibunda Rusnah tercinta, ku persembahkan karya ini untuk kalian yang tiada hentinya selama ini selalu memberikan semangat, dorongan, nasihat, kasih sayang, serta do'a-do'a yang selalu terpanjatkan setiap saat demi kesuksesanku. Terimakasih atas semua kebaikan-kebaikan yang telah kalian berikan, semoga kebaikan-kebaikan kalian menjadi amal jariyah dan pahala. Semoga kalian selalu dalam perlindungan Nya, selalu diberikan kesehatan dan umur yang panjang hingga saatnya anak mu ini bisa membuat kalian bangga dan bahagia dunia akhirat.*
- ❖ *Teruntuk adik-adikku tersayang Nasrullah, Tiara Nadilla, Rafi Nur Fauzan dan Muhammad Al Ghifari yang selalu menghibur, memberikan motivasi dan dukungan semangat yang luar biasa untuk peneliti.*
- ❖ *Semua teman dan juga sahabatku, terkhusus teman-teman Ekonomi Syariah angkatan 2014 terkhusus teman-teman kelas saya yaitu kelas B, terima kasih telah berbagi ilmunya dan semua kenangannya selama ini. Serta semua pihak yang sudah membantu selama penyelesaian skripsi ini saya ucapkan terima kasih sebesar-besarnya.*
- ❖ *Seluruh pengurus KSPM IAIN Palangka Raya, pengurus KSR PMI unit IAIN Palangka Raya, dan kawan-kawan GenBI Kalteng yang mana selama ini telah menjadi bagian proses perjuangan ini. Terima kasih karena telah menjadi wadah berorganisasi, mengajarkan tanggung jawab, memberikan pengalaman luar biasa, dan memahami arti kebersamaan.*

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

Berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Agama RI dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI No.158/1987 dan 0543/b/U/1987, tanggal 22 Januari 1988.

A. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Keterangan
أ	<i>Alif</i>	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	<i>Bā'</i>	B	be
ت	<i>Tā'</i>	T	te
ث	<i>Śā'</i>	Ś	es titik di atas
ج	<i>Jim</i>	J	Je
ح	<i>Hā'</i>	h .	ha titik di bawah
خ	<i>Khā'</i>	Kh	ka dan ha
د	<i>Dal</i>	D	de
ذ	<i>Żal</i>	Ż	zet titik di atas
ر	<i>Rā'</i>	R	er
ز	<i>Zai</i>	Z	zet
س	<i>Sīn</i>	S	es
ش	<i>Syīn</i>	Sy	es dan ye
ص	<i>Şād</i>	Ş	es titik di bawah
ض	<i>Dād</i>	d .	de titik di bawah
ط	<i>Tā'</i>	Ṭ	te titik di bawah
ظ	<i>Zā'</i>	z .	zet titik di bawah
ع	<i>'Ayn</i>	... ' ...	koma terbalik (di atas)
غ	<i>Gayn</i>	G	ge
ف	<i>Fā'</i>	F	ef
ق	<i>Qāf</i>	Q	qi
ك	<i>Kāf</i>	K	Ka
ل	<i>Lām</i>	L	El

م	<i>Mīm</i>	M	Em
ن	<i>Nūn</i>	N	En
و	<i>Waw</i>	W	We
هـ	<i>Hā'</i>	H	Ha
ء	<i>Hamzah</i>	... ' ...	Apostrof
ي	<i>Yā</i>	Y	Ye

B. Konsonan rangkap karena *tasydīd* ditulis rangkap:

متعاقدين	Ditulis	<i>muta'āqqidīn</i>
عدة	Ditulis	<i>'iddah</i>

C. *Tā' marbūtah* di akhir kata.

1. Bila dimatikan, ditulis h:

هبة	Ditulis	<i>Hibah</i>
جزية	Ditulis	<i>Jizyah</i>

(Ketentuan ini tidak diperlukan terhadap kata-kata Arab yang sudah terserap ke dalam bahasa Indonesia seperti shalat, zakat, dan sebagainya, kecuali dikehendaki lafal aslinya).

2. Bila dihidupkan karena berangkaian dengan kata lain, ditulis t:

اللهنعة	Ditulis	<i>ni'matullāh</i>
زكاة الفطر	Ditulis	<i>zakātul-ḥitri</i>

D. Vokal pendek

__ َ __	Fathah	ditulis	A
__ ِ __	Kasrah	ditulis	I
__ ُ __	Dammah	ditulis	U

E. Vokal panjang:

Fathah + alif	Ditulis	Ā
جاهلية	Ditulis	<i>jāhiliyyah</i>
Fathah + ya' mati	Ditulis	Ā
يسعي	Ditulis	<i>yas'ā</i>
Kasrah + ya' mati	Ditulis	Ī
مجيد	Ditulis	<i>Majīd</i>
Dammah + wawu mati	Ditulis	Ū
فروض	Ditulis	<i>Furūd</i>

F. Vokal rangkap:

Fathah + ya' mati	Ditulis	Ai
بينكم	Ditulis	<i>bainakum</i>
Fathah + wawu mati	Ditulis	Au
قول	Ditulis	<i>Qaul</i>

G. Vokal-vokal pendek yang berurutan dalam satu kata, dipisahkan dengan apostrof.

انتم	Ditulis	<i>a'antum</i>
اعدت	Ditulis	<i>u'iddat</i>
لئن شكرتم	Ditulis	<i>la'in syakartum</i>

H. Kata sandang Alif + Lām

1. Bila diikuti huruf *Qamariyyah*

القران	Ditulis	<i>al-Qur'ān</i>
القياس	Ditulis	<i>al-Qiyās</i>

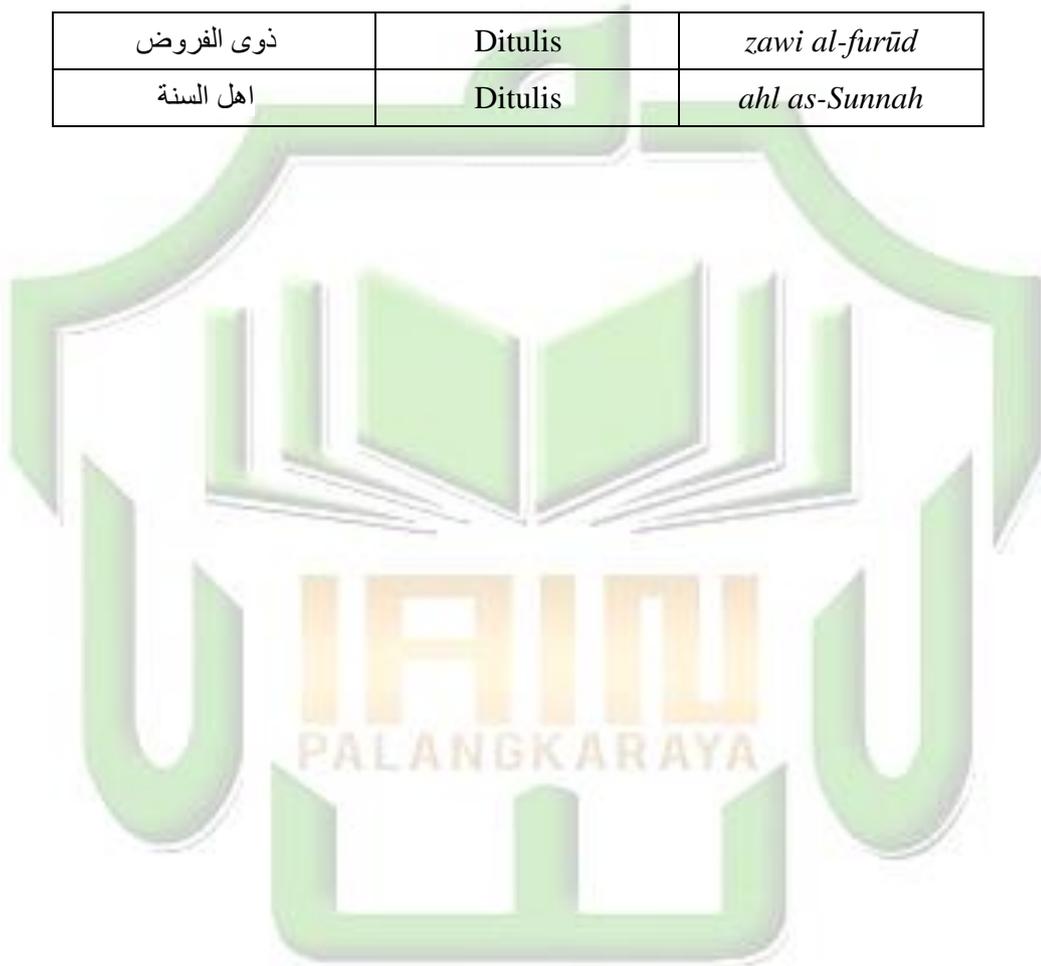
2. Bila diikuti huruf *Syamsiyyah* ditulis dengan menggunakan huruf *Syamsiyyah* yang mengikutinya, serta menghilangkan huruf “l” (el) nya.

السماء	Ditulis	<i>as-Samā'</i>
الشمس	Ditulis	<i>asy-Syams</i>

I. Penulisan kata-kata dalam rangkaian kalimat

Ditulis menurut penulisannya.

ذوى الفروض	Ditulis	<i>zawi al-furūd</i>
اهل السنة	Ditulis	<i>ahl as-Sunnah</i>



DAFTAR ISI

PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
NOTA DINAS	iii
LEMBAR PENGESAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
PERNYATAAN ORISINALITAS	x
MOTTO	xi
PERSEMBAHAN	xii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN	xiii
DAFTAR ISI	xvii
DAFTAR TABEL	xx
DAFTAR BAGAN	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	8

D. Kegunaan Penelitian.....	8
E. Sistematika Penulisan.....	9
BAB II KAJIAN PUSTAKA.....	11
A. Penelitian Terdahulu.....	11
B. Kajian Teori Yang Relevan.....	16
C. Kerangka Pikir dan Pertanyaan Penelitian.....	51
BAB III METODE PENELITIAN.....	56
A. Waktu dan Tempat Penelitian.....	56
B. Pendekatan, Subjek dan Objek Penelitian.....	56
C. Teknik Pengumpulan Data.....	58
D. Keabsahan Data.....	61
E. Analisis Data.....	62
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS.....	65
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	65
B. Penyajian data.....	72
C. Analisis Data.....	95
BAB V PENUTUP.....	116
A. Kesimpulan.....	116
B. Saran.....	117

DAFTAR PUSTAKA 118

LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

Table 2.1 Persamaan dan Perbedaan Penelitian	15
--	----



DAFTAR BAGAN

Bagan 1 Kerangka Pikir	54
------------------------------	----



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kehadiran kendaraan sangatlah penting dalam kehidupan ini, hal ini dikarenakan kendaraan berfungsi untuk membantu proses keberlangsungan hidup manusia sebagai alat transportasi. Awal kendaraan sendiri dimulai dari dipergunakannya hewan untuk membantu kegiatan perdagangan pada masa itu. Seiring berjalannya waktu, kendaraan semakin hari semakin canggih berkat kehadiran ilmuwan dan orang-orang penting dimuka bumi ini untuk menciptakan teknologi alat transportasi baru menggunakan mesin.¹

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara.²

Menurut Tamin prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang

¹ Ikhdarisanan. 2017. *Perkembangan Transportasi Pada Masa Lalu, Sekarang dan di Masa Depan*. <http://ikhdarisanan.student.telkomuniversity.ac.id> (online 10 Agustus 2018).

² Wikipedia, *Transportasi*, <https://id.m.wikipedia.org/wiki/Transportasi> (online 14 Agustus 2018).

yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang. Di Indonesia ada beberapa alat yang digunakan, yaitu transportasi darat, laut dan udara. Melihat begitu pentingnya peran transportasi dalam kehidupan sehari-hari muncullah transportasi berbasis online, salah satunya adalah transportasi darat. Transportasi online adalah suatu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran.³

Jauh sebelum transportasi online hadir, transportasi konvensional juga berperan penting dalam membantu aktivitas masyarakat, contohnya transportasi umum yaitu angkot. Sebagai alat transportasi, angkot tak bisa dilepaskan dari kehidupan warga DKI Jakarta maupun seluruh Indonesia. Meski keberadaannya sudah mulai tergusur dengan adanya alat transportasi yang lebih modern, namun angkot senantiasa menolong warga dalam menjalankan aktivitas sehari-hari.

Angkutan umum adalah kendaraan umum untuk mengangkut barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain, yang disediakan oleh pribadi, swasta, atau pemerintah, yang dapat digunakan oleh siapa saja dengan cara membayar atau sewa. Terminologi angkutan umum dengan demikian tidak hanya mengangkut manusia saja, melainkan juga untuk mengangkut barang.⁴

³ Hariyanto.2017. *Pengertian Transportasi Online*. <http://belajarpsikologi.com> (online 15 Agustus 2018)

⁴ Ahmad Saifudin. 2016. *Pengertian Angkutan Umum*. <https://www.belajarsipil.com> (online 17 Agustus 2018).

Kinerja angkutan umum tidak terlepas dari beberapa hal seperti kenyamanan, keamanan, ketersediaan armada, waktu tempuh, tarif, kecepatan, waktu tunggu, aksesibilitas, frekuensi kendaraan, load faktor, ketepatan jadwal, umur kendaraan dan tingkat perpindahan. Peranan yang sangat penting yaitu terjadi dalam hampir semua aspek kegiatan masyarakat, seperti memperlancar roda pembangunan, mempererat persatuan dan kesatuan bangsa serta menciptakan stabilitas nasional.⁵

Angkutan umum berperan penting dalam menunjang segala aktivitas masyarakat untuk memenuhi segala kebutuhan agar berjalan baik dan lancar. Kebutuhan yang tinggi membuat setiap orang harus berusaha untuk memenuhi segala keperluannya, dan untuk memenuhi itu semua harus dengan bekerja. Bekerja adalah profesi setiap orang. Apapun bentuk pekerjaan yang digeluti yang jelas tujuannya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Seperti Firman Allah dalam surah At-Taubah: 105:

وَقُلْ أَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَىٰ
عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ ١٠٥

Artinya : Dan katakanlah: “Bekerjalah kamu maka Allah akan melihat pekerjaanmu, begitu juga Rasul-Nya dan orang-orang mukmin dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang mengetahui yang gaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu yang telah kamu kerjakan.”⁶

Surah ini menjelaskan bahwa sebagai khalifah dimuka bumi ini sudah seharusnya bekerja dan berusaha untuk mencapai kehidupan yang

⁵ Imam Samsudin, “Sistem Pelayanan pada Angkutan Kota Rute Tetap dan Rute Bebas di Kota Palangka Raya”, Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Vol. 19 Nomor 2, Juni 2017.

⁶ Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan terjemahan*, Bogor, 2007), h. 203.

layak. Pekerjaan yang dilakukan haruslah halal supaya mendapatkan berkah dari Allah serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaan yang dikerjakan.

Selain itu bekerja merupakan wujud pemenuhan perintah Allah SWT. Ia memerintahkan hambanya untuk memakmurkan bumi. Sebagai khalifah dimuka bumi manusia juga diperintahkan untuk mengelola seluruh alam raya ini demi kemakmuran manusia dan dalam lingkup beribadah kepada Allah SWT. Bekerja di dunia merupakan suatu jembatan menuju akhirat. Selain sebagai satu kewajiban, Islam juga memberikan penghargaan yang sangat mulia bagi para pemeluknya yang dengan ikhlas bekerja mengharapkan keridhaan Allah SWT. seperti dosa-dosa akan diampuni, mendapatkan cinta dari Allah SWT. karena bekerja, dihapuskan dosa-dosa tertentu yang tidak dapat dihapuskan dengan shalat puasa dan shadaqah dan bekerja (menafkahi keluarga) termasuk shadaqah.⁷

Seperti Nabi Daud Alaihissallam dengan kemampuan yang Allah karuniakan bisa membuat baju-baju besi dan menjadikannya sebagai mata pencaharian. Beliau makan dari hasilnya, padahal ia seorang nabi dan raja. Hal ini telah dijelaskan pula oleh Rasulullah Shallallahu ‘alaihi wa sallam dalam sabdanya :⁸

إِنَّ دَاوُدَ النَّبِيَّ كَانَ لَا يَأْكُلُ إِلَّا مِنْ عَمَلِ يَدِهِ

⁷ Abu Humaid ‘Arif Syarifuddin, *Hadits Nabi Tentang Bekerja*, <https://almanhaj.or.id/2773-para-nabi-dan-salafush-shalih-juga-bekerja.html> (online 13 Februari 2019)

⁸ *Ibid.*

Artinya : “Sesungguhnya Nabi Daud tidak makan kecuali dari hasil jerih payahnya sendiri”. (HR Bukhari no. 1967 dari Abu Hurairah Radhiyallahu ‘anhu).

Dari hadits diatas bahwa Islam menganjurkan manusia agar bekerja dengan usaha yang sungguh-sungguh dan sesuai dengan kemampuan yang dimiliki tanpa mengharap belas kasihan orang lain agar bisa memenuhi kebutuhan hidup sendiri ataupun keluarga. Bekerja adalah suatu yang dilakukan seseorang, baik sendiri atau bekerjasama dengan orang lain, untuk memenuhi komoditi atau memberikan jasa.⁹ Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan hidup adalah dengan cara bekerja keras, inilah yang dilakukan oleh manusia jalan supaya semua kebutuhan bisa terpenuhi. Seperti halnya di Palangka Raya, banyak yang bisa dilakukan untuk mencari nafkah salah satunya adalah menjadi sopir angkutan kota. Sopir adalah suatu pekerjaan yang diupah untuk mengemudi mobil dengan baik sesuai dengan kaidah-kaidah lalu lintas yang berlaku, memiliki pengetahuan serta memiliki kemampuan tertentu.

Palangka Raya sebagai ibu kota dari Kalimantan Tengah, tentu saja memiliki tingkat aktivitas yang cukup tinggi sehingga transportasi umum seperti angkot menjadi pilihan untuk membantu aktivitas warganya sehari-hari. Pemerintah Kota Palangkaraya telah berupaya meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan melalui berbagai bentuk kebijakan akan tetapi belum membuahkan hasil yang memuaskan, karena banyak faktor yang mempengaruhi sistem pelayanan angkutan seperti: penetapan lokasi terminal,

⁹ Yusuf Qardawi, *Kiat Islam Mengentaskan Kemiskinan*. Jakarta: Gema Insani Press, 1995, h. 51.

tipe, ukuran armada, frekuensi operasi, besaran tarif dan ongkos, tingkat kenyamanan.¹⁰

Angkutan kota di Palangka Raya dikenal sebagai angkot atau taksi kuning. Angkot atau taksi kuning adalah angkutan kota yang disediakan pemerintah untuk menjadi salah satu angkutan umum masyarakat kota Palangka Raya. Angkutan kota adalah transportasi yang telah ditentukan arahnya yaitu dari satu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kota dengan menggunakan mobil yang berwarna kuning. Tetapi setiap sopir angkutan kota harus punya surat ijin menjalankan trayek. Trayek angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.¹¹

Angkutan kota (angkot) sekarang eksistensinya di masyarakat menurun. Seperti di kota Palangka Raya saat ini hanya sebagian kecil masyarakat yang menggunakannya. Hal ini disebabkan berbagai faktor, salah satunya disebabkan oleh kemajuan zaman yang semakin modern sehingga masyarakat lebih memilih transportasi online karena lebih banyak kemudahan dan lebih cepat sampai tujuan.¹² Akibat hadirnya transportasi online, menyebabkan angkutan kota semakin kurang penggunaannya dan itu berdampak terhadap pendapatan sopirnya. Pendapatan yang semakin

¹⁰ Imam Samsudin, “*Sistem Pelayanan pada Angkutan Kota Rute Tetap dan Rute Bebas di Kota Palangka Raya*”, Jurnal Penelitian Transportasi Darat, Vol. 19 Nomor 2, Juni 2017.

¹¹ *Ibid.*,

¹² *Ibid.*,

berkurang tentu saja akan berpengaruh terhadap perekonomian sopir angkutan kota.

Salah satu sopir angkutan kota mengungkapkan bahwa pendapatan kotor rata-rata kurang lebih sebesar Rp. 150.000,- perhari, kemudian Rp. 100.000,- untuk BBM perhari. Jadi pendapatan bersih sopir angkutan kota kurang lebih sebesar Rp. 50.000,- perhari. Hidup dalam kota besar, pendapatan tersebut tentu saja kurang mencukupi untuk kebutuhan keluarga sehari-hari.¹³ Maraknya persaingan dalam dunia jasa transportasi di Palangka Raya memaksa sopir angkutan kota untuk melakukan strategi agar tetap bisa bertahan supaya tidak tergerus oleh penyedia jasa transportasi modern. Hadirnya transportasi online di Palangka Raya juga berdampak terhadap pendapatan sopir angkutan kota, dampak inilah yang ingin penulis ungkapkan dalam penelitian ini.

Berdasarkan latar belakang di atas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian secara lebih mendalam yang akan peneliti tuangkan dalam bentuk karya ilmiah berupa skripsi dengan judul **“DAMPAK HADIRNYA JASA ANGKUTAN ONLINE BAGI PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA DI KOTA PALANGKA RAYA.”**

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana tingkat pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya?

¹³ Observasi Awal, Wawancara terhadap bapak Z Sopir Angkutan Kota, pada hari Rabu tanggal 25 April 2018, pukul 17.25 WIB.

2. Bagaimana dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tingkat pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya.
2. Untuk mengetahui dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian yang diharapkan ini adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis
 - a. Untuk menambah wawasan peneliti dan mahasiswa (i) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, terkhusus program studi Ekonomi Syariah, serta semua masyarakat IAIN Palangka Raya dan semua pihak yang membaca penelitian ini.
 - b. Sebagai bahan yang semoga berguna bagi pihak sopir angkot kota Palangka Raya, sehingga dapat memahami mengenai dampak dari hadirnya jasa angkutan online yang mempengaruhi pendapatan dan kesejahteraan.
 - c. Sebagai bahan informasi dan juga masukan bagi sopir angkot kota Palangka Raya.
 - d. Dapat dijadikan referensi atau bahan acuan bagi peneliti yang akan mengadakan penelitian yang berkaitan terhadap permasalahan yang serupa diwaktu yang akan datang.

2. Kegunaan Praktis

- a. Sebagai tugas akhir untuk menyelesaikan studi program strata 1 (S1) di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Palangka Raya.
- b. Dalam kepentingan ilmiah, diharapkan dapat memberikan kontribusi yang berguna bagi keilmuan ekonomi secara umum maupun syariah.
- c. Sebagai bahan bacaan dan juga sumbangan pemikiran dalam memperkaya khazanah keilmuan ekonomi secara umum maupun syariah di IAIN Palangka Raya.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian yang digunakan pada penelitian ini adalah sebagai berikut.

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini memuat latar belakang masalah yang menguraikan alasan untuk memilih judul dan gambaran dari permasalahan yang diteliti. Permasalahan yang sudah tergambar dirumuskan dalam bentuk rumusan. Setelah itu disusun tujuan dari penelitian yang merupakan hasil yang diinginkan dan kegunaan hasil penelitian.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Dalam bab ini menyajikan dan menguraikan penelitian sebelumnya, deskripsi teori meliputi teori transportasi, pendapatan, pendapatan perspektif ekonomi Islam, jasa, angkutan umum, angkutan online dan teori kebutuhan bertingkat. Selanjutnya kerangka pikir dan pertanyaan penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

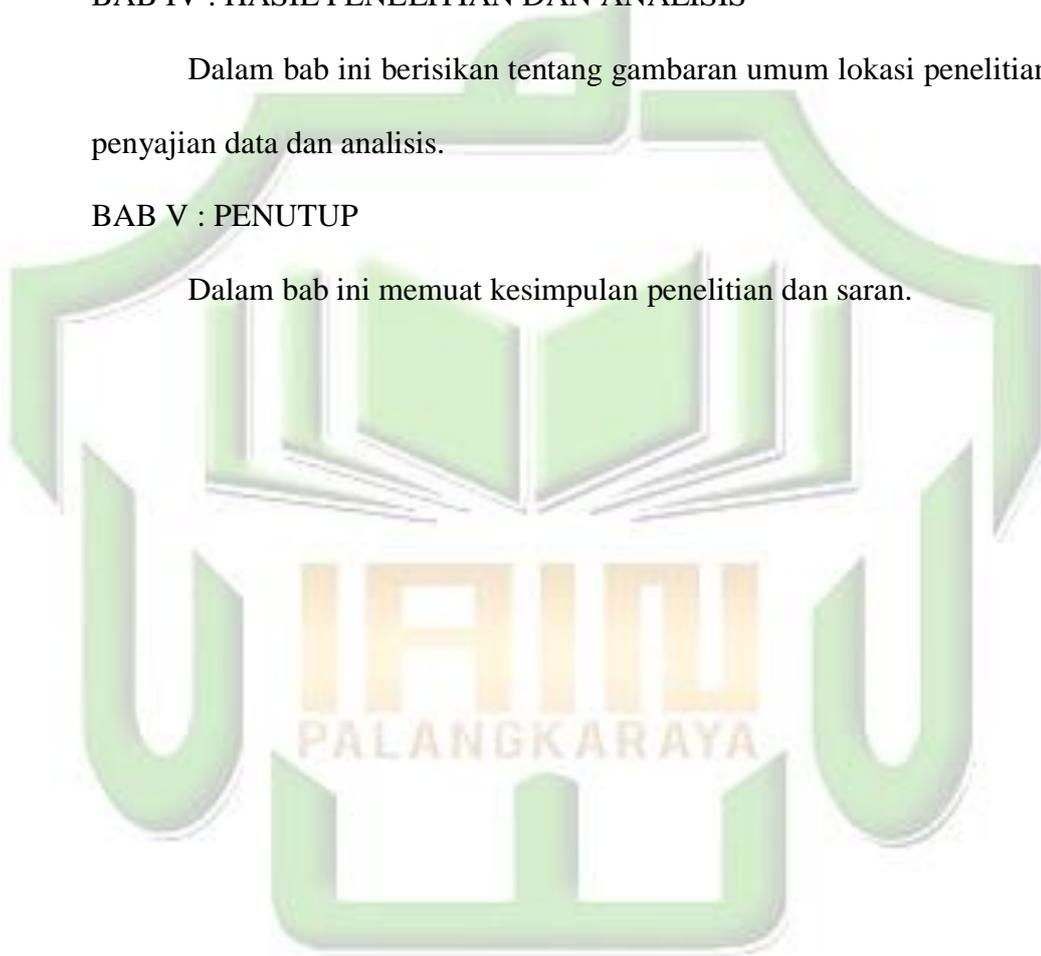
Dalam bab ini memaparkan metode yang menjadi landasan penelitian, terdiri atas waktu dan tempat penelitian, jenis dan pendekatan yang akan diterapkan, subjek dan objek penelitian, teknik pengumpulan data, pengabsahan data dan analisis data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

Dalam bab ini berisikan tentang gambaran umum lokasi penelitian, penyajian data dan analisis.

BAB V : PENUTUP

Dalam bab ini memuat kesimpulan penelitian dan saran.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terkait dengan topik ini sudah pernah dilakukan oleh peneliti-peneliti sebelumnya. Peneliti melakukan telaah untuk membedakan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya. Berikut beberapa penelitian sebelumnya yang peneliti temukan:

Juhaini tahun 2018, Prodi Kesejahteraan Sosial, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik, Universitas Sumatera Utara dengan judul “Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Sopir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)”. Penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut “Apakah ada pengaruh kehadiran angkutan online (Grab) terhadap sosial ekonomi sopir angkutan umum (PT. Rahayu Medan Ceria trayek 120)”. Penelitian ini dengan titik kajian mengenai pekerjaan, pendapatan, pendidikan dan kesehatan. Metode penelitian yang digunakan adalah metode eksplanatif dengan pendekatan kuantitatif dengan menguji hipotesis. Teknik pengumpulan data melalui kuisioner. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh kehadiran angkutan online terhadap sosial ekonomi sopir angkutan umum PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120. Adapun hasil penelitian ini bahwasanya terdapat dampak negatif dari sosial ekonomi sopir angkutan umum PT. Rahayu Medan Ceria setelah kehadiran angkutan *online* (Grab). Hal ini dapat dilihat

dari keadaan sosial ekonomi sebelum kehadiran transportasi online (Grab) dan setelah hadirnya transportasi online (Grab).¹⁴

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti dari pengaruh atau dampak dari kehadiran jasa angkutan online bagi angkutan umum. Sedangkan perbedaannya adalah penelitian yang dilakukan Juhaini objeknya lebih luas yaitu mencakup pengaruh sosial dan ekonomi dari sopir angkutan umum. Sedangkan penelitian yang akan saya teliti hanya mencakup dampak ekonomi dari hadirnya jasa angkutan online bagi sopir angkutan umum.

Putu Citrayani Giri tahun 2017, Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Udayana dengan judul “Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Denpasar Bali”. Penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut “Faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK di kota Denpasar Bali”. Fokus penelitian ini mengkaji faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK di kota Denpasar Bali. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *simple random sampling*. Pengumpulan data dalam penelitian ini adalah menggunakan kuesioner, wawancara, dan observasi. Analisis regresi linier berganda adalah teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh jam kerja, umur, tingkat pengaruh jam kerja secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, dan pengaruh jam

¹⁴ Juhaini, *Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Sopir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)*, Medan: Universitas Sumatera Utara, 2018.

kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja secara partial terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Adapun hasil dari penelitian ini adalah hasil analisis data ditemukan bahwa jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Namun secara partial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan, sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.¹⁵

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pendapatan dari sopir jasa angkutan. Sedangkan perbedaannya adalah penelitian yang dilakukan Putu Citrayani Giri menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK. Sedangkan penelitian yang akan saya teliti mengenai dampak dari hadirnya jasa angkutan online bagi sopir angkot.

Indra Hasbianto tahun 2015, Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Sebelas Maret dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta Tahun 2015”. Penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut “Bagaimana pengaruh faktor jam kerja, BBM operasional, usia dan status kepemilikan armada terhadap pendapatan sopir angkutan kota Surakarta” dan “Bagaimana pendapatan sopir angkutan kota Surakarta”. Penulis merumuskan masalah penelitian sebagai berikut “Penelitian ini menggunakan data lapangan yang diambil dengan metode survey dan wawancara dengan responden sopir

¹⁵ Putu Citrayani Giri, *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar Bali*, Bali: Universitas Udayana, 2017.

angkutan kota. Analisis data menggunakan regresi linear berganda, *one sample t-test* dan *one way anova*. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis adanya pengaruh faktor jam kerja, BBM operasional, usia dan status kepemilikan armada terhadap pendapatan sopir angkutan kota Surakarta. Adapun hasil penelitian ini berdasarkan hasil analisis dengan regresi linear berganda didapat bahwa faktor jam kerja, BBM operasional dan status kepemilikan armada berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Sebaliknya faktor usia tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Berdasar pada pendapatan yang diperoleh sopir angkutan, sebagian besar hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan primer. Kemudian diketahui bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkutan kota dari 10 jalur yang ada di kota Surakarta.¹⁶

Persamaan penelitian ini dengan penelitian yang akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pendapatan sopir angkot. Sedangkan perbedaannya adalah penelitian yang dilakukan Indra Hasbianto menganalisis pendapatan sopir angkot. Sedangkan penelitian yang akan saya lakukan meneliti tentang dampak dari hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot.

¹⁶ Indra Hasbianto, *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta Tahun 2015*, Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2015.

Tabel. 2.1
Persamaan dan Perbedaan Penelitian Terdahulu

NO	Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Juhaini dari Universitas Sumatera Utara tahun 2018 dengan judul “Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Sopir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)”.	- Pengaruh/ dampak hadirnya jasa angkutan online	Objek penelitian Juhaini lebih luas, tidak hanya dampak ekonomi, tetapi juga dampak sosial. Sedangkan penelitian saya hanya mencakup dampak ekonomi saja.
2	Putu Citrayani Giri dari Universitas Udayana tahun 2017 dengan judul “Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan <i>Driver</i> GO-JEK di Kota Denpasar Bali”	- Pendapatan	Penelitian Putu Citrayani Giri menganalisis tentang faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan <i>driver</i> , sedangkan penelitian yang akan saya teliti tentang dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot.
3	Indra Hasbianto dari Universitas Sebelas Maret tahun 2015 dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta Tahun 2015”.	- Pendapatan	Penelitian Indra Hasbianto hanya berfokus untuk menganalisis pendapatan sopir angkutan kota, sedangkan penelitian yang akan saya teliti mengenai dampak kehadiran jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot.

Sumber : Dibuat oleh peneliti.

B. Kajian Teori Yang Relevan

1. Teori Dampak

Dampak dalam buku Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti benturan, pengaruh kuat yang mendatangkan akibat (baik negatif maupun positif), benturan yang cukup hebat antara dua benda sehingga menyebabkan perubahan yang berarti dalam momentum (pusa) sistem yang mengalami benturan itu. Dampak ekonomis juga berarti pengaruh suatu penyelenggaraan kegiatan terhadap perekonomian.¹⁷

Dari definisi dampak tersebut terdapat akibat yang terjadi dari suatu dampak. Akibat sendiri dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti sesuatu yang merupakan akhir atau hasil dari suatu peristiwa (perbuatan, keputusan); persyaratan atau keadaan yang mendahuluinya.¹⁸ Sedangkan perubahan sendiri berasal dari kata ubah, yang berarti lain (berbeda) dari semula. Jadi, perubahan adalah hal (keadaan) berubah; peralihan; pertukaran.¹⁹

Jadi, dari definisi di atas mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan angkutan kota di kota Palangka Raya, terdapat dampak ekonomi akibat dari kejadian tersebut. Dampak tersebut berakibat terhadap tingkat pendapatan sopir angkot dan juga ada perubahan ekonomi sebagian yang berpindah pekerjaan yang lain.

¹⁷ Tim Penyusun Kamus Pusat Bahasa, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Ketiga*, Jakarta: Balai Pustaka, 2002, h. 234.

¹⁸ *Ibid*, h.20.

¹⁹ *Ibid*, h,1234.

2. Teori Transportasi

a. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Steenbrink mendefinisikan transportasi sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan atau lainnya, diantara tempat-tempat yang dipisahkan secara geografis. Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.²⁰

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

²⁰ Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*, Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr, 2003, h. 1.

gerak untuk melakukan pergerakan pindah, sedangkan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah.²¹

Sarana atau moda merupakan salah satu komponen transportasi berbentuk alat yang dapat digerakkan dengan suatu populasi/sistem tertentu baik secara alamiah atau melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau lebih dikenal dengan kendaraan. jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.²²

Jangkauan pelayanan transportasi di bagi menjadi dua macam, yaitu:²³

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tatanan kewilayahan
 - a. Transportasi lokal adalah sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, artinya lokasi asal dan tujuannya berjarak dekat.
 - b. Transportasi regional adalah sistem transportasi yang melayani penduduk dan barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melampaui batas lokal atau berjarak lebih jauh.

²¹ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2005, h. 36.

²² *Ibid.*,

²³ Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2012, h. 2.

- c. Transportasi nasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional dan melampaui batas regional.
- d. Transportasi internasional adalah sistem transportasi yang melayani perjalanan dari tempat asal ke tujuan dengan jarak yang paling jauh, yakni menembus batas wilayah negara.

2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi

- a. Transportasi desa dan kota adalah transportasi yang melayani antar kawasan di dalam suatu desa atau kota.
- b. Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) adalah transportasi yang melayani antar kota tapi 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-batas negara dengan lokasi asal dan tujuannya adalah kota-kota di negara yang berbeda.

Secara umum sarana transportasi terbagi menjadi tiga bagian, yaitu:²⁴

1. Transportasi darat terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Sarana transportasi ini sering dianggap identik dengan sarana transportasi jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri khusus yang terletak pada luas cakupannya.
2. Transportasi laut/air terdiri atas seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai atau danau). Jenis sarana transportasi air ini secara fisik sama sehingga pembagian bentuk tidak sebanyak dan serumit transportasi darat.
3. Transportasi udara terdiri atas seluruh bentuk alat transportasi di udara. Klasifikasi modelnya (bentuknya) hanya ada satu bentuknya, yaitu pesawat terbang.

b. Angkutan Umum

PP. No 1 Tentang Angkutan Jalan, pasal 1 ayat (1) menyatakan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Dalam hal angkutan umum, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga

²⁴ *Ibid.*,

sistem angkutan umum menjadi sangat murah. Angkutan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.²⁵

Tujuan pelayanan angkutan umum adalah memberikan pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi pekerja yang menjalankan kegiatannya. Sarana angkutan ini merupakan alat angkutan ini merupakan alat angkutan yang pelayanannya ditujukan untuk sejumlah orang secara bersama-sama. Masing-masing penumpang membayar ongkos sesuai tarif dan jarak, menerima pelayanan bersama-sama, tetapi pemakai angkutan umum tidak lagi memikirkan biaya pemeliharaan dan bahan bakar kendaraan.²⁶

Angkutan umum bergerak menurut trayek yang sudah ditentukan. Menurut KM No. 68 tahun 1993, jaringan trayek tersebut menurut jenisnya terdiri dari:²⁷

1. Trayek antar kota antar provinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah provinsi.
2. Trayek antar kota dalam provinsi, yaitu trayek yang melalui antar daerah kota/kabupaten dalam suatu wilayah provinsi.

²⁵ Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002, h. 38.

²⁶ *Ibid.*,

²⁷ Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi...*, h. 228.

3. Trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kota atau trayek dalam daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Trayek pedesaan, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten.
5. Trayek antarlintas batas negara, yaitu yang melalui batas negara.

c. Angkutan Online

Angkutan online adalah alat angkut barang maupun manusia yang berbasis internet. Alat angkut yang menggunakan kendaraan pribadi yang dihubungkan dengan sebuah aplikasi. Aplikasi tersebut dapat diunduh atau yang biasa di kenal dengan kata download, sebagai penghubung antara pengguna dan dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan. Angkutan online merupakan bagian dari kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah berbagai aktivitas manusia sehari-hari. Angkutan online yang dalam konteks ini adalah Grab menjadi angkutan alternatif yang digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup kepraktisannya, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.²⁸

²⁸ A. Anwar A, *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*, Jurnal Etnografi Indonesia, 223, Vol. 2 No. 2, 2527-931X.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa angkutan online yang berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telpon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa angkutan online yang ada didalamnya, yang melaluinya seseorang yang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.
2. Dari segi transparansi, jasa angkutan online juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa angkutan online secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
3. Dari segi keterpercayaan, pengemudi layanan angkutan online telah terdaftar di perusahaan jasa angkutan online, yang berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.
4. Dari segi kenyamanan, konsumen angkutan online merasakan dengan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012-2017, yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb).

5. Keunggulan lainnya yang terkait dengan layanan angkutan online adalah berbagai fitur yang disediakan oleh perusahaan jasa angkutan online seperti perusahaan Grab. Fitur-fiturnya aplikasinya berupa *GrabBike* (layanan transportasi motor online), *GrabCar* (layanan mobil pribadi berplat hitam yang disewa untuk perjalanan dari satu tujuan ke tujuan lainnya *point to point* atau jam-jaman dengan tarif flat per kilometer), *GrabTaxi* (layanan difokuskan sebagai wadah bertemunya para pekerja jasa taksi dan jaringan penyedia taksi dengan sistem argo) dan *GrabExpress* (layanan kurir ekspres berbasis aplikasi yang menjanjikan kecepatan, kepastian dan keamanan) serta *GrabFood* (layanan pesan antar makanan yang telah bekerjasama 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 angkutan online, maka nilai biaya penghematan biaya angkutan akan terasa di akntong konsumen.
7. Angkutan online ini dianggap sebagai lahan pekerjaan bagi pengangguran atau kerja sambilan bagi mereka yang telah memiliki pekerjaan karena kerjanya yang sangat fleksibel serta kemudahan pendaftaran membuat masyarakat yang banyak tergiur

untuk bergabung menjadi pengemudi pada perusahaan-perusahaan penyedia jasa angkutan online.

3. Teori Pendapatan

a. Pengertian Pendapatan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia, pendapatan adalah hasil kerja (usaha dan sebagainya).²⁹ Sedangkan pendapatan menurut kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan, dan organisasi lain dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, dan laba.³⁰

Sukirno mendefinisikan pendapatan adalah “Jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan.”³¹ Disamping tenaga kerja terdapat faktor-faktor produksi lain seperti tanah, modal dan keahlian keusahawanan. Ketiga faktor produksi yang baru disebut ini, apabila digunakan akan memperoleh pendapatan. Tanah memperoleh sewa, modal memperoleh bunga dan keahlian keusahawanan memperoleh keuntungan. Terdapat beberapa alasan yang menerangkan mengapa pengusaha mendapat ganjaran yang berbentuk keuntungan yang diperoleh para pengusaha. Pengusaha perlu memperoleh keuntungan dalam kegiatannya. Keuntungan dianggap sebagai pembayaran dari keadaan berikut.³²

²⁹ Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1998, h. 185.

³⁰ BN. Marbum, *Kamus Manajemen*, Pustaka Sinar Harapan, 2003, h. 230.

³¹ Sadono Sukirno, *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2006, h. 47.

³² *Ibid*, h. 386.

- a. Keuntungan merupakan pembayaran kepada keahlian keusahawanan dan kepada para pengusaha yang memilikinya, yang menggunakannya dalam kegiatan memproduksi.
- b. Keuntungan merupakan pembayaran terhadap pengambilan risiko dan ketidakpastian di masa depan yang dilakukan oleh para pengusaha.
- c. Keuntungan merupakan ganjaran dari melakukan pembaruan/inovasi dalam kegiatan memproduksi.
- d. Keuntungan adalah pembayaran keatas kuasa monopoli yang dimiliki pengusaha di berbagai bidang.

Definisi lain dari pendapatan adalah sejumlah dana yang diperoleh dari pemanfaatan faktor produksi yang dimiliki. Sumber pendapatan tersebut meliputi:³³

- a. Sewa kekayaan yang digunakan oleh orang lain, misalnya menyewakan rumah, tanah.
- b. Upah atau gaji karena bekerja kepada orang lain ataupun menjadi pegawai negeri.
- c. Bunga karena menanamkan modal di bank ataupun perusahaan, misalnya menandatangani uang di bank dan membeli saham.
- d. Hasil dari usaha wiraswasta, misalnya berdagang, berternak, mendirikan perusahaan, ataupun bertani.

³³ Suyanto, *Refleksi dan Reformasi Pendidikan di Indonesia Memasuki Milenium III*, Adicita, Yogyakarta, 2000, h. 80.

Dijelaskan dalam PSAK No.23, dikatakan bahwa: Pendapatan adalah arus kas masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode, jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari penanaman modal.

Pendapatan hanya diakui bila timbul sebagai akibat dari 3 jenis transaksi berikut ini :³⁴

1. Penjualan barang

Barang yang dimaksudkan disini meliputi barang yang diproduksi oleh perusahaan untuk dijual dan barang yang dibeli untuk dijual kembali, seperti barang dagang yang dibeli pengecer atau tanah dan properti lain yang dimiliki untuk dijual kembali.

2. Penjualan jasa

Biasanya terkait dengan kinerja perusahaan atas tugas yang telah disepakati secara kontraktual untuk dilaksanakan selama satu periode waktu. Jasa tersebut dapat diserahkan dalam satu periode atau lebih dari satu periode.

3. Penggunaan aset perusahaan oleh pihak lain.

Pendapatan pada umumnya adalah jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktivitasnya, kebanyakan dari penjualan produk dan jasa kepada pelanggan. Bagi investor, pendapatan kurang penting

³⁴ Hepi Prayudiawan, PSAK 23 (revisi2010): Pendapatan, <https://hepiprayudi.wordpress.com/2010/12/12/psak-revisi2010-pendapatan/> (online 15 Agustus 2018).

dibanding keuntungan, yang merupakan jumlah uang yang diterima setelah dikurangi pengeluaran. Pertumbuhan pendapatan merupakan indikator penting dari penerimaan pasar dari produk dan jasa perusahaan tersebut. Pertumbuhan pendapatan yang konsisten, dan juga pertumbuhan keuntungan, dianggap penting bagi perusahaan yang dijual ke publik melalui saham untuk menarik investor. Pendapatan sangat berpengaruh bagi kelangsungan hidup, semakin besar pendapatan yang diperoleh maka semakin besar kemampuan untuk membiayai segala pengeluaran dan kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan.

b. Kriteria Pendapatan

Berdasarkan penggolongannya, Badan Pusat Statistik (BPS) membedakan pendapatan menjadi 4 golongan adalah:³⁵

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

³⁵ BPS, *Upah Minimum regional/Provinsi (UMR/UMP) per bulan (dalam rupiah)*, <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/917> (online 26 Juli 2018).

c. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan

Ada beberapa factor yang mempengaruhi pendapatan, yakni.³⁶

1) Kesempatan kerja yang tersedia

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut.

2) Kecakapan dan keahlian

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan.

3) Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan, semakin besar dorongan seorang untuk melakukan pekerjaan, semakin besar pula penghasilan yang diperoleh.

4) Keuletan Kerja

Pengertian keuletan dapat juga disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegaglan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk meneliti kearah kesuksesan dan keberhasilan.

5) Banyak sedikitnya modal yang digunakan

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan. Suatu usaha yang

³⁶ Ratna Sukmayani, *Ilmu Pengetahuan Sosial*, PT Galaxy Puspa Mega, Jakarta, 2008, h. 117.

besar akan dapat memberikan peluang yang besar pula terhadap pendapatan yang diperoleh.

d. Macam-macam Pendapatan

Menurut Mulyanto Sumardi dan Hans Dieter Evers, pendapatan dapat digolongkan menjadi:³⁷

- 1) Pendapatan berupa uang, adalah semua penghasilan berupa uang yang sifatnya regular dan diterima sebagai balas jasa atau kontra prestasi.
- 2) Pendapatan berupa barang, adalah semua pendapatan yang sifatnya regular dan diterimakan dalam bentuk barang.
- 3) Lain-lain penerimaan uang dan barang. Penerimaan ini misalnya penjualan barang-barang yang dipakai, pinjaman hasil undian, warisan, penagihan piutang dan lain-lain.

e. Pembagian Pendapatan

Adapun pendapatan ada tiga bagian, yaitu:³⁸

- 1) Pendapatan pokok, yaitu pendapatan tiap bulan diharapkan diterima, pendapatan ini diperoleh dari pekerjaan utama yang bersifat rutin.
- 2) Pendapatan sampingan, yaitu pendapatan yang diperoleh dari pekerjaan diluar pekerjaan pokok, maka tidak semua orang mempunyai pendapatan sampingan.

³⁷ Hartono Widodo. *PAS (Pedoman Akuntansi Syariah)*. Mizan. Bandung. 2000. h. 64.

³⁸ Heri Sudarsono. *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah Deskripsi dan Ilustrasi*. Ekonosia. Yogyakarta. 2007. h. 68.

3) Pendapatan lain-lain, yaitu pendapatan yang berasal dari pemberian pihak lain, baik berbentuk barang maupun uang, pendapatan bukan dari usaha.

f. Pengukuran Pendapatan

Ada dua hal yang perlu diperhatikan pada saat suatu pendapatan diakui yaitu pengukuran pendapatan dengan satuan atau ukuran moneter dan penetapan waktu bahwa pendapatan tersebut dapat dilaporkan sebagai pendapatan.

Ikatan Akuntan Indonesia (IAI) memberikan ketentuan mengenai pengukuran pendapatan yang dinyatakan dalam Standar Akuntansi Keuangan yang isinya sebagai berikut: *“Pendapatan harus diukur dengan nilai wajar imbalan yang dapat diterima, jumlah pendapatan yang timbul dari suatu transaksi biasanya ditentukan oleh persetujuan antara perusahaan pembeli atau pemakai perusahaan tersebut. Jumlah tersebut, dapat diukur dengan nilai wajar imbalan yang diterima atau yang dapat diterima perusahaan dikurangi jumlah diskon dagang dan rabat volume yang diperbolehkan perusahaan”*.³⁹

³⁹ Hestanto, Pengertian Pendapatan, www.hestanto.web.id/pengertian-pendapatan/ (online 5 Agustus 2018).

g. Unsur-Unsur Pendapatan

Didalam unsur-unsur pendapatan yang dimaksud adalah asal dari pendapatan itu diperoleh, dimana unsur-unsur tersebut meliputi:⁴⁰

- 1) Pendapatan hasil produksi barang atau jasa
- 2) Imbalan yang diterima atas penggunaan aktiva atau sumber-sumber ekonomis perusahaan oleh pihak lain
- 3) Penjualan aktiva diluar barang dagangan merupakan unsur-unsur pendapatan lain-lain suatu perusahaan.

h. Sumber-sumber Pendapatan

Dalam pendapatan diketahui bahwa sumber pendapatan itu dapat melalui beberapa aspek dimana dapat dijabarkan menjadi tiga sumber pendapatan, yaitu:⁴¹

- 1) Pendapatan operasional, yaitu pendapatan yang berasal dari aktivitas utama perusahaan.
- 2) Pendapatan non operasional, yaitu pendapatan yang tidak terkait dengan aktivitas perusahaan, yakni pendapatan yang didapat dari faktor eksternal.
- 3) Pendapatan luar biasa (*extra ordinary*), yaitu pendapatan yang tak terduga dimana pendapatan ini tidak sering terjadi dan biasanya diharapkan tidak terulang lagi dimasa yang akan datang.

⁴⁰ *Ibid.*,

⁴¹ *Ibid.*,

i. Klasifikasi Pendapatan

Menurut Kusnadi menyatakan bahwa pendapatan dapat diklasifikasikan menjadi dua bagian, yaitu:⁴²

1) Pendapatan Operasional

Pendapatan operasional adalah pendapatan yang timbul dari penjualan barang dagangan, produk atau jasa dalam periode tertentu dalam rangka kegiatan utama atau yang menjadi tujuan utama perusahaan yang berhubungan langsung dengan usaha (operasi) pokok perusahaan yang bersangkutan. Pendapatan ini sifatnya normal sesuai dengan tujuan usaha perusahaan dan terjadinya berulang-ulang selama perusahaan melangsungkan kegiatannya.

Pendapatan operasional untuk setiap perusahaan berbeda-beda sesuai dengan jenis usaha yang dikelola perusahaan. Salah satu jenis pendapatan operasional perusahaan adalah pendapatan yang bersumber dari penjualan. Penjualan ini berupa penjualan barang dan penjualan jasa yang menjadi objek maupun sasaran utama dari usaha pokok perusahaan.

Pendapatan operasional dapat diperoleh dari dua sumber, yaitu:

- a) Penjualan kotor yaitu merupakan semua hasil atau penjualan barang-barang maupun jasa sebelum dikurangi barang-barang

⁴² *Ibid.*,

maupun jasa sebelum dikurangi dengan berbagai potongan atau pengurangan lainnya untuk dibebankan kepada langganan atau yang membutuhkan.

b) Penjualan bersih yaitu merupakan hasil penjualan yang sudah diperhitungkan atau dikurangkan dengan berbagai potongan-potongan yang menjadi hak pihak pembeli. Jenis pendapatan operasional timbul dari berbagai cara, yaitu:

- i. Pendapatan yang diperoleh dari kegiatan usaha yang dilaksanakan sendiri oleh perusahaan tersebut.
- ii. Pendapatan yang diperoleh dari kegiatan usaha dengan adanya hubungan yang telah disetujui, misalnya penjualan konsinyasi.
- iii. Pendapatan dari kegiatan usaha yang dilaksanakan melalui kerjasama dengan para investor.

2) Pendapatan Non Operasional

Pendapatan yang diperoleh perusahaan dalam periode tertentu, akan tetapi bukan diperoleh dari kegiatan operasional utama perusahaan. Adapun jenis dari pendapatan ini dapat dibedakan sebagai berikut:

a) Pendapatan yang diperoleh dari pengguna aktiva atau sumber ekonomi perusahaan oleh pihak lain. Contohnya, pendapatan bunga, sewa, royalti dan lain-lain.

- b) Pendapatan yang diperoleh dari penjualan aktiva diluar barang dagangan atau hasil produksi. Contohnya, penjualan surat-surat berharga, penjualan aktiva tak berwujud.

Pendapatan bunga, sewa, royalti, keuntungan (laba), penjualan aktiva tetap, investasi jangka panjang dan dividen merupakan pendapatan diluar usaha bagi perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang manufaktur dan perdagangan. Pendapatan yang diperoleh dari peningkatan ekuitas dari transaksi-transaksi yang bukan kegiatan utama dari entitas dan dari transaksi-transaksi atau kejadian-kejadian lainnya serta keadaan-keadaan yang mempengaruhi entitas selain yang dihasilkan dari investasi pemilik tersebut dengan keuntungan.

4. Pendapatan Dalam Perspektif Ekonomi Islam

Satu hal yang membedakan sistem ekonomi Islam dengan system ekonomi lainnya adalah penggunaan parameter *falah*. *Falah* adalah kesejahteraan yang hakiki, kesejahteraan yang sebenar-benarnya, dimana komponen-komponen rohaniah masuk dalam pengertian *falah* ini. Ekonomi Islam dala arti sebuah sistem ekonomi (*nidhom al-iqtishad*) merupakan sebuah system yang dapat mengantar umat manusia kepada *real welfare (falah)*, kesejahteraan yang sebenar-benarnya.⁴³

⁴³ Nurul Huda. *Ekonomi Makro Islam Pendekatan Teoretis*. Kencana. Jakarta. 2008. h. 28.

Menurut Mannan, esensi manusia pada rohaniannya. Oleh karena itu, seluruh kegiatan duniawi termasuk dalam aspek ekonomi, diarahkan tidak hanya untuk memenuhi kebutuhan fisik (*jasadiyah*), tetapi juga memenuhi kebutuhan rohani dimana roh merupakan esensi manusia.⁴⁴

Menurut struktur atas legislasi Islam, pendapatan yang berhak diterima dapat ditentukan dengan dua metode. Metode pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan yang kedua adalah bagi hasil. Seorang pekerja berhak meminta sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi atas kerja yang dilakukan. Demikian pula berhak meminta bagian profit atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagian bentuk kompensasi atas kerja.⁴⁵

Islam menawarkan suatu penyelesaian yang sangat baik atas masalah pendapatan dan menyelamatkan kepentingan kedua belah pihak, kelas pekerja dan para majikan tanpa melanggar hak-hak yang sah dari majikan. Perjanjian (tentang pendapatan) kedua belah pihak diperingatkan untuk bersikap jujur dan adil dalam semua urusan mereka, sehingga tidak terjadi tindakan aniaya terhadap orang lain juga tidak merugikan kepentingannya sendiri. Prinsip ini terdapat dalam surat Al-Baqarah ayat 279, yang berbunyi:

⁴⁴ M. Abdul Manan. *Teori dan Praktik Ekonomi Islam*. Terj. M. Nastangin. Dana Bakti Wakaf. Yogyakarta. 1997. h. 35.

⁴⁵ Muslih Al-Hafizh, *Pendapatan Menurut Hukum Islam*, www.referensimakalah.com/2013/02/pendapatan-menurut-hukum-islam.html?m=1 (online 24 Agustus 2018).

فَإِنْ لَّمْ تَفْعَلُوا فَأْذَنُوا بِحَرْبٍ مِّنَ اللَّهِ وَرَسُولِهِ وَإِنْ تُبْتُمْ فَلَكُمْ رُءُوسُ
أَمْوَالِكُمْ لَا تَظْلِمُونَ وَلَا تُظْلَمُونَ ٢٧٩

Artinya: Maka jika kamu tidak mengerjakan (meninggalkan sisa riba), maka ketahuilah, bahwa Allah dan Rasul-Nya akan memerangimu. Dan jika kamu bertaubat (dari pengambilan riba), maka bagimu pokok hartamu; kamu tidak menganiaya dan tidak (pula) dianiaya. (QS. Al-Baqarah:279).⁴⁶

Jika kamu tak mau melakukannya, yakni apa yang diperintahkan itu, (maka ketahuilah) datangny (serbuan dari Allah dan rasul-Nya) kepadamu. Ayat ini berisi ancaman keras kepada mereka, hingga ketika ia turun, mereka mengatakan, "Tak ada daya kita untuk mengatasi serbuan itu!" (Dan jika kamu bertobat), artinya menghentikannya, (maka bagi kamu pokok) atau modal (hartamu, agar kamu tidak menganiaya) dengan mengambil tambahan (dan tidak pula teraniaya) dengan menerima jumlah yang kurang.

Penganiayaan terhadap para pekerja berarti bahwa mereka tidak dibayar secara adil dan bagian yang sah dari hasil kerjasama sebagai jatah dari pendapatan mereka yang tidak mereka peroleh. Oleh karena itu, Alquran memerintahkan kepada majikan untuk membayar pendapatan para pekerja dengan bagian yang seharusnya terima sesuai pekerjaan mereka, dan pada saat yang sama mereka telah menyelamatkan kepentingannya sendiri. Demikian juga para pekerja yang dianggap penindas jika dengan memaksa majikan untuk membayar melebihi

⁴⁶ Depertemen Agama RI, *Al-Qur'an dan terjemahan*,..., h. 27.

kemampuannya. Prinsip keadilan yang sama tercantum dalam surat al-Jaatsiyah ayat 22, yaitu:

وَخَلَقَ اللَّهُ السَّمَوَاتِ وَالْأَرْضَ بِالْحَقِّ وَلَنُجْزِيَ كُلَّ نَفْسٍ بِمَا كَسَبَتْ
وَهُمْ لَا يُظْلَمُونَ ۚ ۲۲

Artinya: Dan Allah menciptakan langit dan bumi dengan tujuan yang benar dan agar dibalasi tiap-tiap diri terhadap apa yang dikerjakannya, dan mereka tidak akan dirugikan.(QS.Al-Jaatsiyah: 22).⁴⁷

Dan Allah menciptakan langit dan menciptakan (bumi dengan tujuan yang benar) lafal *Bil haqqi ber-ta'alluq* kepada lafal *Khalaqa*; penciptaan langit dan bumi itu dimaksud untuk menunjukkan kekuasaan dan keesaan-Nya (dan agar dibalasi tiap-tiap diri terhadap apa yang dikerjakannya) yaitu kemaksiatan dan ketaatan yang dilakukannya, maka tidaklah sama balasan yang diterima orang kafir dan orang mukmin (dan mereka tidak akan dirugikan.)

Prinsip dasar ini mengatur kegiatan manusia karena mereka akan diberi balasan di dunia dan di akhirat. Setiap manusia akan mendapat imbalan dari apa yang telah dikerjakannya dan masing-masing tidak dirugikan. Ayat ini menjamin tentang upah yang layak kepada setiap pekerja sesuai apa yang telah disumbangkan dalam proses produksi, jika ada pengurangan dalam upah mereka tanpa diikitu oleh berkurangnya sumbangsih mereka, hal itu dianggap ketidakadilan dan penganiayaan. Ayat ini memperjelas bahwa upah setiap orang itu harus ditentukan

⁴⁷ Depertemen Agama RI, *Al-Qur'an dan terjemahan*,..., h. 201.

berdasarkan kerjanya dan sumbangsuhnya dalam kerjasama produksi dan untuk itu harus dibayar tidak kurang, juga tidak lebih dari yang dilakukannya.⁴⁸

Meskipun dalam ayat ini terdapat keterangan tentang balasan terhadap manusia di akhirat kelak atas pekerjaan mereka di dunia, akan tetapi prinsip keadilan yang disebutkan disini dapat pula diterapkan oleh manusia dalam memperoleh imbalannya didunia ini. Oleh karena itu, setiap orang harus diberi pendapatan penuh sesuai hasil kerjanya dan tidak seorangpun yang harus diperlakukan secara tidak adil. Pekerja harus memperoleh upahnya sesuai sumbangsuhnya terhadap produksi. Dengan demikian setiap orang memperoleh bagiannya dari dividen negaradan tidak seorangpun yang dirugikan.⁴⁹

Sisi doktrinal (*normative*) dari teori Islam yang mengikat dan menjelaskan jenis-jenis perolehan pendapatan yang muncul dari kepemilikan sarana-sarana produksi, untuk menjustifikasi izin serta larangan bagi kedua metode penetapannya. Norma menyatakan seluruh aturan hukum pada saat penemuannya atau saat berlakunya adalah perolehan pendapatan (*al-Kasb*) didasarkan pada kerja yang dicurahkan dalam aktivitas produksi. Kerja yang tercurah merupakan satu-satunya justifikasi dasar bagi pemberian kompensasi kepada pekerja dari orang yang memintanya melakukan pekerjaan itu. Orang yang tidak mencurahkan kerja tidak berjustifikasi untuk menerima pendapatan.

⁴⁸ Muslih Al-Hafizh, *Pendapatan Menurut Hukum Islam,...*, (online 24 Agustus 2018).

⁴⁹ *Ibid.*,

Norma ini memiliki positif negatifnya. Pada sisi positif, norma ini menggariskan bahwa perolehan pendapatan atas dasar kerja adalah sah. Sementara pada sisi negative, norma ini menegaskan ketidakabsahan pendapatan yang diperoleh tidak atas dasar kerja.⁵⁰

Islam memberikan predikat terbaik (*khairunnas*) kepada siapa saja yang mampu memberikan kemanfaatan bagi orang lain. Sepenuhnya diserahkan kepada manusia, sebagai pihak yang paling mengerti akan urusan keduniaan, dan untuk ini dapat disesuaikan dari zaman ke zaman. Sebagaimana tersebut dalam Al-Qur'an sebagai berikut. Allah berfirman:

لَيْسَ عَلَيْكَ هُدَاهُمْ وَلَكِنَّ اللَّهَ يَهْدِي مَن يَشَاءُ وَمَا تُنْفِقُوا مِن خَيْرٍ
فَلَإِنْفُسِكُمْ وَمَا تُنْفِقُونَ إِلَّا ابْتِغَاءَ وَجْهِ اللَّهِ وَمَا تُنْفِقُوا مِن خَيْرٍ يُؤَفَّ
إِلَيْكُمْ وَأَنْتُمْ لَا تظَلْمُونَ ٢٧٢

Artinya :“Dan apa saja harta yang baik yang kamu nafkahkan di jalan Allah maka pahalanya untuk kamu sendiri, dan janganlah kamu membelanjakan sesuatu melainkan hanya untuk mencari keridaan Allah. Dan apa saja harta yang baik kamu nafkahkan, niscaya kamu akan diberi pahalanya dengan cukup dan sedikit pun kamu tidak akan dianiaya”. (Al-Baqarah : 272)⁵¹

Islam membenarkan manusia bekerja untuk mendapatkan pendapatan atau penghasilan. Islam mengharuskan manusia menjual tenaga fisik dan mentalnya untuk mendapatkan penghasilan salah satunya menjadi sopir angkutan kota untuk mendapatkan penghasilan. Islam

⁵⁰ *Ibid.*,

⁵¹ Depertemen Agama RI. *Al-Qur'an dan terjemahan*,..., h. 46.

membenci kehidupan yang melarat, karena manusia dikaruniakan dengan akal dan tenaga. Perubahan keadaan yang demikian menuju kehidupan yang lebih baik merupakan suatu tuntunan.

Dalam syariah agama kita, bekerja merupakan yang diperintahkan oleh syariat. Adanya hadits yang menyebutkan bahwa kefakiran dekat dengan kekufuran, semestinya dijadikan cambuk oleh kita untuk giat dalam bekerja dan tidak lupa bersyukur setelah mendapatkannya. Syekh Abu Abdillah Muhammad al-Sakhawi (831-902H) menyampaikan, Rasulullah SAW bersabda dalam sebuah hadits yang disampaikan dari jalur sanad shahabat Amru bin Ash:⁵²

عن عبد الله بن عمرو بن العاص أن رسول الله ﷺ قال: فاعمل
عمل امرئ يظن أنه لن يموت أبداً، واحذر حذر امرئ يخشى أن
يموت غداً

Artinya: “Bekerjalah seperti kerjanya orang yang menyangka dia tidak akan mati selamanya, dan takutlah seakan takutnya orang yang akan mati besok.” (Lihat: Abu Abdillah Muhammad bin Abdi al-Rahman Al-Sakhawy, al-Fatawy al-Haditsiyah, Daru al-Mawazin li al-Turats, 1971: 16)

Ada banyak seruan hadits lainnya yang menyerukan hal yang sama dengan hadits di atas, namun intinya sama yaitu perintah untuk bekerja. Tentunya bekerja di sini bukan hanya perintah untuk sekadar mencari nafkah saja, akan tetapi syariat agama kita juga menyampaikan tuntunan.

⁵² Raditya arief. Kaidah-kaidah Fikih Tentang Keuangan Islam.

<http://www.nu.or.id/post/read/86804/bagaimana-mengelola-pendapatan-secara-islami> (online 2 September 2018).

Orang bekerja tentu karena ingin mendapatkan hasil. Adakalanya hasilnya banyak, dan adakalanya hasilnya sedikit. Dalam bekerja seperti dalam bidang niaga misalnya, maka pasti ada untung dan ada rugi. Keduanya menghendaki kita untuk bergerak menyikapi. Tentunya sikap dalam hal ini juga mencakup tiga hal, yaitu:⁵³

1. Menyikapi laba dan pendapatan baik kecil maupun besar
2. Menyikapi kerugian usaha baik kecil atau besar
3. Mengembangkan profesionalisme kinerja karyawan

Syariat kita menyampaikan, ada beberapa hal yang harus diperhatikan dalam mengelola pendapatan/keuangan kita, yaitu:⁵⁴

1. Pembelanjannya di jalan yang halal,
2. Berinfak, memperhatikan keluar-masuknya aset, dan
3. Mencatat setiap transaksi baik pemasukan maupun pengeluaran.

Kebutuhan manusia itu bermacam-macam dan bertingkat-tingkat, walaupun secara garis besarnya dapat dibagi dalam 3 macam sesuai dengan tingkat kepentingannya, antara lain : pertama, *daruriyah* (Primer), kedua, *hajiyah* (sekunder) dan ketiga, *tahsiniyah* (tersier). Kebutuhan itulah yang menyebabkan manusia beriktihar dan memproduksi alat-alat pemenuhannya, baik berupa barang, sandang

⁵³ *Ibid.*,

⁵⁴ *Ibid.*,

pangan papan maupun jasa. Demikian juga aktivitas manusia dalam hal ekonomi, terjadi melalui apa yang diistilahkan oleh para ulama dengan muamalah (interaksi) terdapat dalam Al-Qur'an surat Al-Baqarah ayat 188 yang berbunyi :

وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبُطْلِ وَتُدْخُلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِتَأْكُلُوا فَرِيقًا مِّنْ

أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ ١٨٨

Artinya : "Dan janganlah sebahagian kamu memakan harta di antara kamu dengan jalan yang batil, dan janganlah kamu menyuap dengan harta itu kepada para hakim, dengan maksud agar kamu dapat memakan sebagian harta orang lain itu dengan jalan dosa, padahal kamu mengetahui".(QS.Al-Baqarah : 188).⁵⁵

Kata batil diartikan ketentuan nilai agama, berkaitan dengan masalah ekonomi, karena mendorong bagi kegiatan dan kebutuhan serta keinginan manusia yang tidak mungkin diperoleh secara mandiri, untuk memenuhi kebutuhannya, manusia bekerja keras melakukan kerjasama. Namun dalam kerjasama itu, manusia ada juga yang sukar mengendalikan keinginannya sehingga ia terdorong untuk menganiaya, baik terhadap sesama muslim, maupun non muslim, maka disinilah memerlukan peraturan serta etika yang mengatur kegiatan ekonomi. Peraturan dan etikalah yang berperan untuk membedakan antar ekonomi yang dianjurkan Alquran dan ekonomi yang lainnya, harus diakui bahwa Alquran tidak menyajikan rincian, tetapi mengamanatkan nilai-nilai (prinsip-prinsip)-nya. Oleh karena itu seorang muslim boleh jadi tidak dapat memenuhi kewajiban mencari

⁵⁵ Depertemen Agama RI, *Al-Qur'an dan terjemahan*,..., h.29.

penghidupan yang terhormat kecuali jika ada peluang wirausaha atau lapangan pekerjaan, maka dapatlah disimpulkan bahwa kewajiban kolektif masyarakat muslim adalah menjamin peluang yang sama bagi setiap orang untuk memperoleh penghasilan dan penghidupan yang terhormat sesuai dengan kemampuan dan usahanya. Meskipun begitu, ada sekelompok orang yang tidak mampu memenuhi kebutuhannya lewat usahanya sendiri karena cacat atau tidak mampu. Itulah kewajiban kolektif umat muslim (*fardu kifayah*) untuk membantu orang-orang bernasib seperti ini dalam memenuhi kebutuhan pokoknya.

Islam memberikan kebebasan kepada manusia untuk memiliki kekayaan, tetapi tidak membiarkan manusia begitu saja untuk memiliki semua apa yang dia suka, dan menggunakan cara apa saja yang mereka kehendaki. Kekayaan adalah suatu hal yang penting, tetapi yang lebih penting lagi adalah cara pendistribusiannya, karena jika distribusi kekayaan itu tidak tepat maka sebagian kekayaan itu akan beredar diantara orang kaya saja.⁵⁶ Islam memberikan batas-batas tertentu dalam berusaha, memiliki kekayaan dan mentransaksikannya. Dalam pendistribusian harta kekayaan, Alquran telah menetapkan langkah-langkah tertentu untuk mencapai pemerataan pembagian kekayaan dalam masyarakat secara objektif, seperti memperkenalkan hukum waris yang memberikan batas kekuasaan bagi pemilik harta dengan maksud membagi semua harta

⁵⁶ Rozalinda, *Ekonomi Islam: Teori dan Aplikasinya pada Aktivitas Ekonomi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014, h. 132.

kekayaan semua karib kerabat apabila seorang meninggal dunia.⁵⁷ Begitu pula dengan hukum zakat, infaq, sadaqah dan bentuk pemberian lainnya juga diatur untuk membagi kekayaan kepada masyarakat yang membutuhkan.⁵⁸

Distribusi pendapatan merupakan suatu proses pembagian (sebagian hasil penjualan produk) kepada factor-faktor produksi yang ikut dalam menentukan pendapatan. Distribusi pendapatan dalam Islam merupakan penyalur harta yang ada, baik dimiliki oleh pribadi atau umum (publik) kepada pihak yang berhak menerima yang ditjukan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan syariat. Fokus dari distribusi pendapatan dalam Islam adalah proses distribusinya. Prinsip utama konsepnya adalah peningkatan dan pembagian bagi hasil kekayaan agar sirkulasi kekayaan dapat ditingkatkan, sehingga kekayaan yang ada dapat melimpah dengan merata dan tidak hanya beredar diantara golongan tertentu saja.⁵⁹

5. Teori Jasa

a. Pengertian Jasa

Ekonomi modern digerakkan oleh bisnis jasa, baik besar maupun kecil. Jasa telah menciptakan lapangan kerja baru, baik yang terampil maupun tidak, di seluruh dunia. Sektor jasa memiliki berbagai ragam industry, termasuk banyaknya aktivitas yang disediakan lembaga

⁵⁷ Yusuf Al-Qaradhawi, *Daur al-Qiyam wa al-Akhlaq fi al-Iqtishad al-Islami*, Maktabah Wahbah, Kairo, 1995, h. 336.

⁵⁸ *Ibid.*, h. 385-393.

⁵⁹ Rozalinda, *Ekonomi Islam: Teori dan Aplikasinya pada Aktivitas Ekonomi*,..., h. 131.

pemerintah maupun swasta. Jasa menyumbang lebih dari separuh perekonomian kebanyakan negara berkembang dan lebih dari 70 persen negara-negara maju.⁶⁰

Jasa adalah tindakan atau kinerja yang ditawarkan suatu pihak kepada pihak lainnya. Walaupun prosesnya terkait dengan produk fisik, kinerjanya pada dasarnya tidak nyata dan biasanya tidak menghasilkan kepemilikan atas faktor-faktor produksi. Definisi lain mengatakan bahwa jasa adalah kegiatan ekonomi yang menciptakan dan memberikan manfaat bagi pelanggan pada waktu dan tempat tertentu, sebagai hasil dari mewujudkan perubahan yang diinginkan dari dalam diri atau atas nama penerima jasa tersebut.⁶¹

Definisi lain juga mengatakan jasa adalah sesuatu yang diberikan suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan terjadinya perpindahan kepemilikan (*transfer of ownership*).

b. Karakteristik Jasa

Menurut Kotler, jasa memiliki empat ciri utama yang sangat mempengaruhi rancangan program pemasaran, yaitu:⁶²

⁶⁰ Cristopher H. Lovelock, dan Lauren K. Wright. *Manajemen Pemasaran Jasa*. PT. Intermedia. Jakarta. 2005. h. 23.

⁶¹ *Ibid.*, h. 5.

⁶² Muhammad Adam. *Manajemen Pemasaran Jasa Teori dan Aplikasi*. Alfabeta. Bandung. 2015. h. 10-11.

1. Tidak berwujud (*intangibility*)

Jasa mempunyai sifat tidak berwujud, karena tidak bisa dilihat, dirasakan, diraba, didengar atau dicium sebelum ada transaksi pembelian.

2. Tidak dapat dipisahkan (*inseparability*)

Jasa-jasa umumnya diproduksi secara khusus dan dikonsumsi pada waktu yang bersamaan. Jika jasa diberikan oleh seseorang maka orang tersebut merupakan bagian dari jasa tersebut.

3. Beraneka ragam (*Variability*)

Jasa itu sangat beraneka ragam, karena tergantung kepada yang menyediakannya dan kapan serta dimana disediakan.

4. Tidak tahan lama (*perishability*)

Jasa-jasa tidak dapat disimpan. Keadaan tidak tahan dari jasa-jasa bukanlah masalah jika permintaannya stabil, karena mudah untuk melakukan persiapan pelayanan sebelumnya. Menurut Lovelock dan Wright Jasa merupakan suatu proses dan suatu sistem.

- c. Kualitas Jasa

Menurut Parasuraman, Zeithaml, dan Berry dalam Betson dan dalam Lovelock terdapat lima unsur yang menentukan kualitas jasa, yaitu:⁶³

⁶³ *Ibid.*, h. 11-12.

1. *Tangibles*

Mencerminkan fasilitas fisik jasa seperti gedung kantor, ruangan, dan petugas.

2. *Reliability*

Mencakup konsistensi dari penampilan dari keandalan jasa.

3. *Responciveness*

Meliputi kesiapan dan kecepatan tanggapan petugas untuk menyediakan jasa.

4. *Assurance*

Meliputi keterampilan petugas, keramahan petugas, kepercayaan, keamanan dalam penggunaan jasa.

5. *Emphaty*

Mencakup kemudahan komunikasi, dan pemahaman terhadap kebutuhan konsumen.

d. *Klasifikasi Jasa*

Stanton membagi pengelompokkan usaha jasa menjadi dua, yaitu:⁶⁴

(1) *Jasa Komersial*

Jasa komersial merupakan jasa yang diberikan oleh suatu perusahaan dengan tujuan untuk mencari keuntungan, antara lain jasa perumahan, rekreasi dan hiburan, perawatan

⁶⁴ *Ibid.*, h. 19.

medis, pendidikan pribadi, jasa asuransi dan financial, dan jasa angkutan.

(2) Jasa Non Komersial

Jasa non komersial yaitu penyedia jasa yang tidak mencari keuntungan, seperti pendidikan. Dunia pendidikan berkembang begitu cepat dan membuat persaingan tidak dapat dihindari, sehingga para pengelola pendidikan menyadari bahwa produk yang dimilikinya harus berorientasi pada kebutuhan konsumen. Disamping hal tersebut juga perlu ditambah dengan system pelayanan terpadu melalui kebijaksanaan bauran jasa (*service mix*) yang bertujuan pada kepuasan konsumen.

6. Teori Kebutuhan Bertingkat

Teori yang dikemukakan oleh Maslow dikenal dengan *Hierarchy of Needs* atau teori hirarki kebutuhan. Maslow yakin bahwa banyak tingkah laku manusia yang bisa diterangkan dengan memperhatikan tendensi individu untuk mencapai tujuan-tujuan personal yang membuat kehidupan bagi individu yang bersangkutan penuh makna dan memuaskan. Bagi manusia, kepuasan itu sifatnya sementara. Jika suatu kebutuhan telah terpuaskan, maka kebutuhan-kebutuhan lainnya akan muncul menuntut pemuasan. Itulah yang dimaksud dengan kepuasan sementara menurut Maslow. Maslow menggagas bahwa kebutuhan manusia adalah merupakan bawaan, tersusun menurut tingkatan atau

bertingkat. Adapun kebutuhan-kebutuhan tersebut menurut Maslow adalah:⁶⁵

a. Kebutuhan dasar fisiologis (*biological and physiological needs*)

Kebutuhan fisiologi seringkali disebut dengan basic needs atau kebutuhan dasar. Hal ini dikarenakan kebutuhan fisiologis berada pada tataran paling rendah dalam teori hirarki kebutuhan Maslow. Contoh: makan, minum, udara, dan tidur.

b. Kebutuhan rasa aman (*safety needs*)

Kebutuhan rasa aman adalah suatu kebutuhan yang mendorong individu untuk memperoleh ketentraman, kepastian, dan keteraturan dari keadaan lingkungannya antara lain meliputi keamanan dan perlindungan dari gangguan, baik gangguan yang bersifat fisik maupun emosional. Contoh: keselamatan, perlindungan, dan hukum.

c. Kebutuhan akan cinta dan rasa memiliki (*need for love and belongingness*)

Kebutuhan ini adalah suatu kebutuhan yang mendorong individu untuk mengadakan hubungan afektif atau ikatan emosional dengan individu lain, baik dengan sesama jenis maupun berlawanan jenis, di lingkungan keluarga ataupun di lingkungan kelompok masyarakat. Contohnya keluarga, kasih sayang, dan pertemanan.

⁶⁵ Kuswara, E. *Teori-teori Kepribadian*. PT Eresco: Bandung. 1991. h. 118-125.

d. *Kebutuhan akan rasa harga diri (need for self-esteem)*

Kebutuhan akan penghargaan terdiri dari dua bagian, yaitu internal esteem dan external esteem. Faktor penghargaan internal antara lain adalah penghormatan atau penghargaan dari diri sendiri mencakup hasrat untuk memperoleh kompetensi, rasa percaya diri, kekuatan pribadi, adekuasi, kemandirian dan kebebasan. Individu ingin mengetahui atau yakin bahwa dirinya berharga serta mampu mengatasi segala tantangan dalam hidupnya. Sedangkan penghargaan eksternal merupakan kebutuhan penghargaan dari orang lain, antara lain berupa prestasi, status, pengakuan, dan perhatian. Dalam hal ini individu butuh penghargaan atas apa-apa yang dilakukannya.

e. *Kebutuhan akan aktualisasi diri (need for self-actualization)*

Kebutuhan aktualisasi diri merupakan kebutuhan manusia yang paling tinggi dalam teori Maslow. Kebutuhan ini akan muncul apabila kebutuhan-kebutuhan yang ada di bawahnya telah terpuaskan dengan baik. Maslow kebutuhan akan aktualisasi diri sebagai hasrat individu untuk menjadi orang yang sesuai dengan keinginan dan potensi yang dimilikinya. Contohnya pertumbuhan potensi diri dan pemenuhan diri.

C. Kerangka Pikir dan Pertanyaan Penelitian

1. Kerangka Pikir

Angkutan merupakan suatu sarana yang digunakan manusia dalam menjalankan kegiatan sehari-hari. Mulai dari kegiatan ekonomi, sosial, budaya maupun pertahanan dan keamanan. Angkutan saat ini

mengalami perkembangan pesat yang dipengaruhi oleh perkembangan dan kemajuan ilmu pengetahuan teknologi dan komunikasi. Hal ini dapat dilihat dengan hadirnya berbagai transportasi berbasis online yang memanfaatkan kemajuan teknologi yang diterapkan dalam bidang transportasi.

Hadirnya transportasi berbasis online tentu saja akan berdampak terhadap transportasi yang masih konvensional yaitu dengan menunggu atau keliling mencari penumpang. Hal seperti ini tentu saja mulai tergerus oleh zaman yang semakin modern dan kebutuhan yang diinginkan segera terpenuhi dengan instan. Transportasi online menawarkan banyak sekali keunggulan dibandingkan transportasi umum konvensional. Salah satu keunggulan yang diberikan transportasi online yaitu memesan dengan menggunakan aplikasi, calon penumpang/pengguna jasa angkutan dapat dengan mudah mencari pengemudi untuk menuju lokasi tujuan, sehingga konsumen tidak perlu lagi menunggu waktu yang lama untuk mendapatkan angkutan yang diperlukan dan saat mengorder penumpang tidak perlu direpotkan lagi berdiri ditepi jalan untuk menunggu angkutan umum karena cukup menggunakan aplikasi khusus di *smartphone* maka angkutan tersebut akan datang menjemput.

Selain dari kemudahan diatas, dari segi yang lain pun transportasi online lebih unggul, seperti dari segi tarif, sistem pembayaran yang mudah baik secara tunai maupun dengan menggunakan kartu

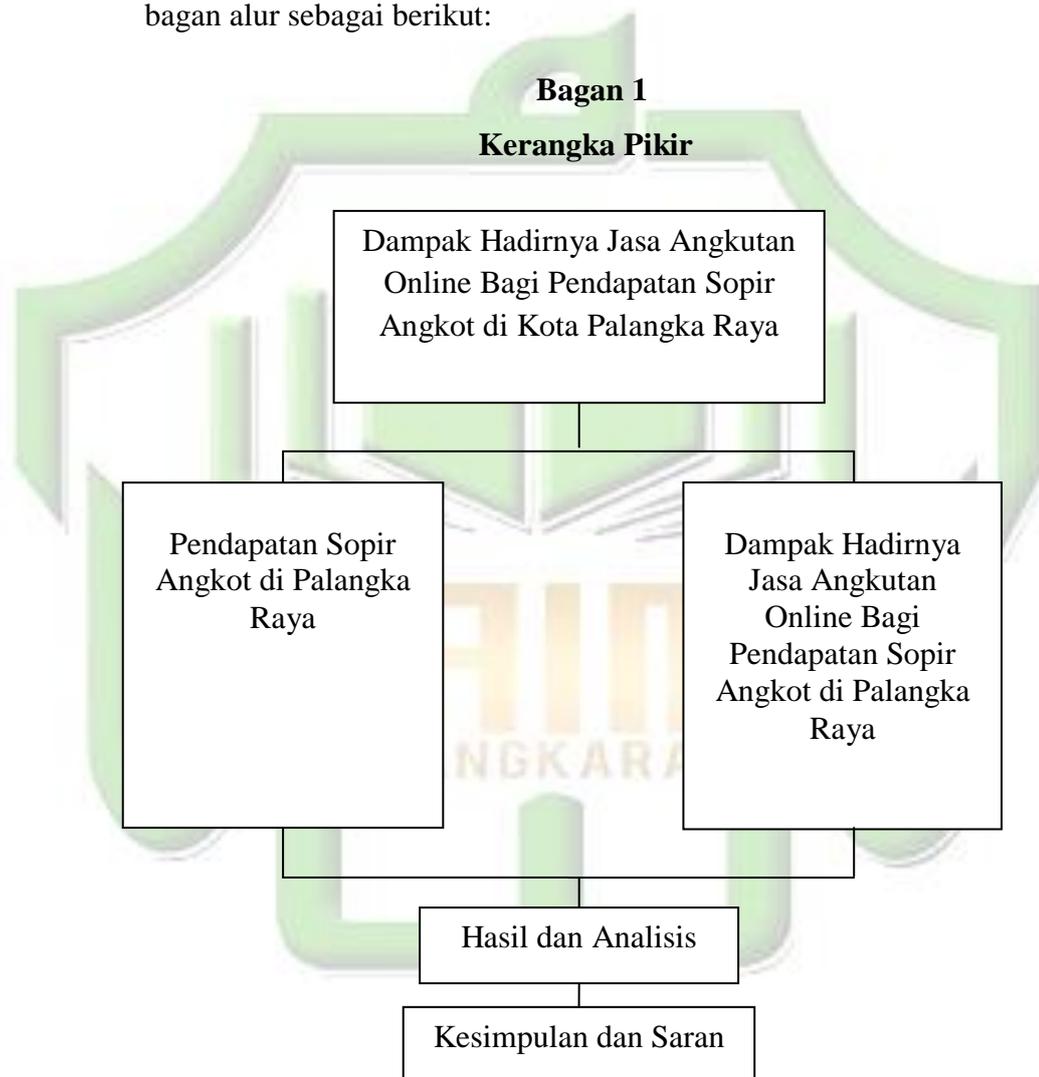
kredit, segi pelayanan, keamanan dan kenyamanan penumpang saat menggunakan transportasi tersebut. Selain itu juga keselamatan penumpang yang kadang diabaikan oleh sopir angkutan umum konvensional, seperti melaju kencang di jalan yang ramai, menerobos lampu merah dan stop sembarangan yang dapat membahayakan pengguna jalan yang lain.

Alasan-alasan tersebut yang menyebabkan pengguna angkutan umum beralih menggunakan angkutan transportasi online, hal ini juga yang secara tidak langsung menyebabkan menurunnya pendapatan sopir angkutan umum dikarenakan berkurangnya penumpang.

Transportasi merupakan unsur penting dari perekonomian, begitu pentingnya sehingga perlu sistem yang bagus dalam pengaturannya. Jasa transportasi juga menjadi pekerjaan penting di dalam roda perekonomian sehingga bagi sopir ini adalah pekerjaan yang bisa mendapatkan penghasilan. Pendapatan adalah hasil atau imbalan dari penjualan barang atau jasa.

Sebagai seorang yang berprofesi menjadi sopir angkutan kota tentu saja menginginkan pendapatan yang cukup untuk kebutuhan keluarga dan kebutuhan sehari-hari. Akan tetapi pada kenyataannya sekarang ini terutama di kota Palangka Raya, pendapatan sopir bisa dikategorikan pendapatan rendah. Sehingga dalam menanggapi permasalahan tersebut, peneliti akan melakukan pengkajian mengenai dampak hadirnya transportasi online terhadap pendapatan sopir angkutan kota dan

faktor-faktor yang melatarbelakangi hal tersebut. Selanjutnya peneliti analisis dengan beberapa teori yang berkaitan hingga akhirnya ditemukan kesimpulan dan saran tentang dampak hadirnya transportasi online terhadap pendapatan sopir angkutan kota di Palangka Raya. Kerangka pemikiran tersebut dapat dijelaskan dalam bagan alur sebagai berikut:



2. Pertanyaan Penelitian

A. Pendapatan sopir angkot di Palangka Raya.

1. Bagaimana pendapatan anda sebelum dan setelah hadirnya jasa angkutan online?
2. Faktor apa saja yang dapat mempengaruhi pendapatan sopir angkot?
3. Apa saja kendala yang dialami saat sedang bekerja menjadi sopir angkot?
4. Mengapa anda masih bertahan menjadi sopir angkot?

B. Dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot di Palangka Raya.

1. Apakah anda mengetahui tentang hadirnya jasa angkutan online di kota Palangka Raya?
2. Bagaimana dampak dari hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota?
3. Adakah solusi atau upaya dari pemerintah terhadap hadirnya jasa angkutan online?

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Tempat Penelitian

1. Waktu Penelitian

Waktu yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah selama tiga bulan setelah proposal penelitian di seminarkan. Jika dalam tenggang waktu tersebut data yang diperoleh belum dapat maksimal, maka peneliti akan meminta penambahan waktu hingga dapat mencukupi data yang diperlukan.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian di kota Palangka Raya Provinsi Kalimantan Tengah. Dikhususkan pada sopir angkot kota. Pemilihan tempat penelitian ini dilakukan secara sengaja oleh peneliti karena tempat ini mayoritas adalah masyarakat pengguna transportasi umum terutama angkot dalam membantu aktivitas setiap masyarakatnya.

B. Pendekatan, Subjek dan Objek Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini termasuk kedalam penelitian lapangan atau *field research* yang artinya penelitian ini dilakukan langsung dilapangan. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif deskriptif yaitu berupa kata tertulis maupun secara lisan dari orang-orang dan pelaku yang diamati.⁶⁶ Dalam konteks penelitian ini, metode deskriptif adalah cara kerja penelitian yang menggambarkan, atau memaparkan keadaan suatu objek

⁶⁶ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2001, h. 6.

secara apa adanya, sesuai dengan situasi dan kondisi pada saat penelitian itu dilakukan.⁶⁷

Alasan peneliti menggunakan metode ini untuk memahami dan menggambarkan tentang dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya.

2. Subjek dan Objek Penelitian

Subjek penelitian adalah orang yang diamati sebagai sasaran peneliti. Subjek dalam penelitian ini adalah sopir angkot di kota Palangka Raya. Adapun dalam menentukan subjek penelitian ini peneliti menggunakan teknik *purposive sampling* yaitu metode penetapan informan dengan berdasarkan kriteria-kriteria tertentu berdasarkan informasi yang dibutuhkan, artinya teknik pengambilan informan sumber data dengan pertimbangan tertentu. Adapun total sopir angkot berjumlah kurang lebih 200 orang dan yang diambil menjadi *sampling* berjumlah 7 orang. Adapun kriteria subjek adalah sebagai berikut:

- a) Beragama Islam
- b) Lama bekerja sebagai sopir angkot minimal 5 tahun. Alasan mengambil karakteristik lamanya menjadi sopir angkot minimal 5 tahun menurut pengamatan peneliti dapat dinilai dampak ekonomi yang timbul sebelum dan setelah hadirnya jasa angkutan online di kota Palangka Raya.
- c) Berdomisili di Palangka Raya

⁶⁷ Ibrahim, *Metodologi Penelitian Kualitatif (Panduan Penelitian, Beserta Contoh Proposal Kualitatif)*, Bandung: ALFABETA, 2015, h. 59.

d) Sopir aktif setiap hari. Adapun sopir yang tidak bekerja setiap hari tidak diambil menjadi sampling karena data yang didapat tidak valid atau berbeda dengan sopir yang bekerja setiap hari sehingga bisa menentukan besarnya dampak yang terjadi.

Sedangkan objek merupakan titik perhatian dari suatu penelitian, titik perhatian tersebut berupa substansi permasalahan, atau fenomena yang terjadi di lapangan. Objek dalam penelitian ini adalah pendapatan sopir angkot setelah hadirnya jasa angkutan online di kota Palangka Raya.

C. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan wawancara, observasi dan dokumentasi.

1. Wawancara

Wawancara yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui proses tanya jawab lisan yang berlangsung satu arah, artinya pertanyaan datang dari pihak yang mewawancarai dan jawaban dari pihak yang diwawancarai.⁶⁸ Menurut Ibrahim wawancara adalah salah satu perangkat metodologi favorit bagi penelitian kualitatif (Denzin dan Lincoln). Wawancara menurutnya adalah bentuk perbincangan, seni bertanya dan mendengar.⁶⁹

Wawancara secara umum merupakan proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil

⁶⁸ Abdurrahmat Fathoni, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2006, h. 105.

⁶⁹ Ibrahim, *Metodologi Penelitian Kualitatif (Panduan Penelitian, Beserta Contoh Proposal Kualitatif)*,..., h. 88.

bertatap muka antara pewawancara dengan Responden atau orang yang akan diwawancarai, dengan menggunakan atau tanpa pedoman. Dalam prosesna tersebut pewawancara terlibat dalam kehidupan sosial yang relatif lama. Dengan demikian, kekhasan wawancara mendalam adalah keterlibatannya dalam kehidupan responden.⁷⁰

Wawancara sendiri dilakukan di kota Palangka Raya Provinsi Kalimantan Tengah, sedangkan yang diwawancarai adalah subjek dari penelitian ini. Teknik wawancara yang digunakan adalah wawancara semi terstruktur atau wawancara dengan peneliti menyiapkan sederet pertanyaan kunci untuk memandu jalannya proses wawancara. Pertanyaan juga memiliki kemungkinan untuk dikembangkan dalam proses wawancara.⁷¹

Alasan peneliti menggunakan teknik wawancara guna mendapatkan informasi dari responden dan agar dengan mudah menggambarkan dan menjawab rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini.

2. Observasi

Observasi merupakan suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui suatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan yang akan diteliti.

Bungin mengatakan, “Observasi atau pengamatan adalah kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan pancaindra mata sebagai alat bantu utamanya, disamping indra lainnya seperti telinga, hidung, mulut,

⁷⁰ Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif (Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya)*, Jakarta: KENCANA PRENADA MEDIA GROUP, 2010, h. 108.

⁷¹*Ibid.*, h. 99.

dan kulit. Karena itu, observasi adalah kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja pancaindera mata serta dibantu dengan panca indera lainnya.⁷²

Hal-hal yang perlu diperhatikan dalam melaksanakan observasi, observasi antara lain:⁷³

- a. Diarahkan pada tujuan tertentu, bukan bersifat spekulatif, melainkan sistematis dan terencana.
- b. Dilakukan pencatatan segera mungkin, jangan ditangguhkan dengan mengandalkan kekuatan daya ingat.
- c. Diusahakan sedapat mungkin, pencatatan secara kuantitatif.
- d. Hasilnya harus dapat diperiksa kembali untuk uji kebenarannya.

Teknik pengumpulan data dengan observasi bertujuan untuk menemukan dan mendapatkan data yang berkaitan dengan penelitian, yakni dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya.

3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah catatan-catatan peristiwa yang telah lalu, yang bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya monumental seseorang yang dapat memberikan informasi. Contoh dokumen yang berbentuk tulisan yaitu catatan harian, sejarah kehidupan, biografi, peraturan kebijakan. Contoh dokumen yang berbentuk foto yakni gambar, sketsa dan lain-

⁷²*Ibid.*, h. 81.

⁷³ Abdurrahmat Fathoni, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*,...,h. 84.

lain.⁷⁴ Teknik ini peneliti gunakan untuk memperoleh data terkait subjek penelitian dan untuk memperoleh data terkait gambaran tempat penelitian dan hal lain-lain yang berkaitan dengan penelitian ini seperti jumlah sopir angkot di kota Palangka Raya, sarana dan prasarana jasa angkutan kota (angkot) di kota Palangka Raya, trayek angkot di kota Palangka Raya, keadaan sarana dan prasarana angkot di kota Palangka Raya.

D. Keabsahan Data

Kedudukan untuk memastikan kebenaran data tidak boleh terabaikan, karena data yang baik dan benar akan menentukan hasil suatu penelitian sebagai baik dan benar. Dalam menguji keabsahan data penelitian ini menggunakan teknik triangulasi data. Triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber yaitu membandingkan data dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang disebut metode kualitatif.⁷⁵

Secara sederhana triangulasi dapat dimaknai sebagai teknik pemeriksaan keabsahan data penelitian dengan cara membandingkan antara sumber, teori, maupun metode penelitian. Menurut patton teknik triangulasi data dapat dilakukan dengan jalan:

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan pribadi.

⁷⁴ Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Cet VI, Bandung: ALFABETA, 2010, h. 82.

⁷⁵ Lexi J. Moeleong, *metodologi Penelitian Kualitatif*,.....h. 177.

3. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang berpendidikan, orang kaya, pemerintah dan sebagainya.
4. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.⁷⁶

Teknik triangulasi ini dilakukan pemeriksaan keabsahan data melalui sumber lainnya. Triangulasi dengan sumber ini berarti kita dapat membandingkan dan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang kita peroleh. Dalam hal ini dapat peneliti capai salah satunya dengan jalan membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara di lapangan nanti tentang dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya.

E. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Data *collection* atau pengumpulan data.
2. Data *reduction* atau pengurangan data adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan dari penelitian dan setelah dideskripsikan apa adanya, maka data yang diperoleh dianggap lemah dan kurang valid akan dihilangkan dan tidak dimaksudkan kedalam pembahasan.
3. Data *display* atau penyajian data adalah data yang diperoleh atau dikumpulkan dari hasil penelitian dideskripsikan secara ilmiah oleh peneliti tanpa menutupi kekurangan.

⁷⁶ Ibrahim, *Metodologi Penelitian Kualitatif (Panduan Penelitian, Beserta Contoh Proposal Kualitatif)*,...,h. 125.

4. *Data conclusion drawing* atau *verfying* atau menarik kesimpulan dan verifikasi, yakni melakukan analisi data dengan melihat kembali pada reduksi data dan penyajian data sehingga kesimpulan yang disimpulkan dari pengumpulan dan pengamatan tidak menyimpang dari data yang dianalisis.⁷⁷

Berdasarkan tahapan diatas dihubungkan dengan peneliti skripsi ini, maka langkah yang dilakukan oleh peneliti adalah pertama mengumpulkan data melalui penelitian, kemudian menyortir data yang relevan sedangkan yang tidak relevan akan dikurangi atau dihilangkan. Selanjutnya akan disajikan dan dianalisis untuk menemukan suatu jawaban dalam kesimpulan yang disiapkan dalam bentuk skripsi yang siap dimunaqasahkan.

⁷⁷ Matthew B. Milles dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1999, h. 19.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Sejarah kota Palangka Raya

Terbentuknya Provinsi Kalimantan Tengah melalui proses yang cukup panjang sehingga mencapai puncaknya pada tanggal 23 Mei 1957 dan dikuatkan dengan Undang-Undang Darurat Nomor 10 tahun 1957, yaitu tentang Pembentukan Daerah Swatantra Tingkat I Kalimantan Tengah. Sejak saat itu Provinsi Kalimantan Tengah resmi sebagai daerah otonom, sekaligus sebagai hari jadi Provinsi Kalimantan Tengah. Sedangkan tiang pertama Pembangunan Kota Palangka Raya dilakukan oleh Presiden Republik Indonesia Soekarno pada tanggal 17 Juli 1957 dengan ditandai peresmian Monumen/Tugu Ibu Kota Provinsi Kalimantan Tengah di Pahandut yang mempunyai makna, yaitu:⁷⁸

- a. Angka 17 melambangkan hikmah Proklamasi Kemerdekaan Republik Indonesia.
- b. Tugu Api berarti api tak kunjung padam, semangat kemerdekaan dan membangun.
- c. Pilar yang berjumlah 17 berarti senjata untuk berperang.
- d. Segi Lima Bentuk Tugu melambangkan Pancasila mengandung makna Ketuhanan Yang Maha Esa. Kemudian berdasarkan Undang-

⁷⁸ Dinas Komunikasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya. <https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/sejarah-palangka-raya/> (online 04 Desember 2018).

Undang Nomor 21 Tahun 1958 Ibu Kota Provinsi yang dulunya Pahandut berganti nama dengan Palangka Raya.

Sejarah pembentukan Pemerintahan Kota Palangka Raya merupakan bagian integral dari pembentukan Provinsi Kalimantan Tengah berdasarkan Undang-Undang Darurat Nomor 10 Tahun 1957, lembaran Negara Nomor 53 berikut penjelasannya (Tambahan Lembaran Negara Nomor 1284) berlaku mulai tanggal 23 Mei 1957, yang selanjutnya disebut Undang-Undang Pembentukan Daerah Swatantra Provinsi Kalimantan Tengah. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1958, Parlemen Republik Indonesia tanggal 11 Mei 1959 mengesahkan Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959, yang menetapkan pembagian Provinsi Kalimantan Tengah dalam 5 (lima) Kabupaten dan Palangka Raya sebagai Ibukotanya.⁷⁹

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 27 Tahun 1959 dan Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia tanggal 22 Desember 1959 Nomor: Des. 52/12/2-206, maka ditetapkanlah pemindahan tempat dan kedudukan Pemerintah Daerah Kalimantan Tengah dari Banjarmasin ke Palangka Raya terhitung tanggal 20 Desember 1959. Selanjutnya, Kecamatan Kahayan Tengah yang berkedudukan di Pahandut secara bertahap mengalami perubahan dengan mendapat tambahan tugas dan fungsinya, antara lain mempersiapkan

⁷⁹*Ibid.*,

Kotapraja Palangka Raya. Kahayan Tengah ini dipimpin oleh Asisten Wedana, yang pada waktu itu dijabat oleh J. M. Nahan.⁸⁰

Peningkatan secara bertahap Kecamatan Kahayan Tengah tersebut, lebih nyata lagi setelah dilantiknya Bapak Tjilik Riwut sebagai Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Tengah pada tanggal 23 Desember 1959 oleh Menteri Dalam Negeri, dan Kecamatan Kahayan Tengah di Pahandut dipindahkan ke Bukit Rawi.⁸¹

Pada tanggal 11 Mei 1960, dibentuk pula Kecamatan Palangka Khusus Persiapan Kotapraja Palangka Raya, yang dipimpin oleh J.M. Nahan. Selanjutnya sejak tanggal 20 Juni 1962 Kecamatan Palangka Khusus Persiapan Kotapraja Palangka Raya dipimpin oleh W. Coenrad dengan sebutan Kepala Pemerintahan Kotapraja Administratif Palangka Raya.⁸²

Perubahan, peningkatan dan pembentukan yang dilaksanakan untuk kelengkapan Kotapraja Administratif Palangka Raya dengan membentuk 3 (tiga) Kecamatan, yaitu:

- a. Kecamatan Palangka di Pahandut.
- b. Kecamatan Bukit Batu di Tangkiling.
- c. Kecamatan Petuk Katimpun di Marang Ngandurung Langit.

⁸⁰*Ibid.*,

⁸¹*Ibid.*,

⁸²*Ibid.*,

Kemudian pada awal tahun 1964, Kecamatan Palangka di Pahandut dipecah menjadi 2 (dua) kecamatan, yaitu:

- a. Kecamatan Pahandut di Pahandut.
- b. Kecamatan Palangka di Palangka Raya.

Sehingga Kotapraja Administratif Palangka Raya telah mempunyai 4 (empat) kecamatan dan 17 (tujuh belas) kampung, yang berarti ketentuan-ketentuan dan persyaratan-persyaratan untuk menjadi satu Kotapraja yang otonom sudah dapat dipenuhi serta dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1965, Lembaran Negara Nomor 48 tahun 1965 tanggal 12 Juni 1965 yang menetapkan Kotapraja Administratif Palangka Raya, maka terbentuklah Kotapraja Palangka Raya yang Otonom. Peresmian Kotapraja Palangka Raya menjadi Kotapraja yang Otonom dihadiri oleh Ketua Komisi B DPRGR, Bapak L.S. Handoko Widjoyo, para anggota DPRGR, Pejabat-pejabat Departemen Dalam Negeri, Deputi Antar Daerah Kalimantan Brigadir Jendral TNI M. Panggabean, Deyahdak II Kalimantan, Utusan-utusan Pemerintah Daerah Kalimantan Selatan dan beberapa pejabat tinggi Kalimantan Lainnya.⁸³

Upacara peresmian berlangsung di Lapangan Bukit Ngalangkang halaman Balai Kota dan sebagai catatan sejarah yang tidak dapat dilupakan sebelum upacara peresmian dilangsungkan pada pukul 08.00 pagi, diadakan demonstrasi penerjunan payung dengan membawa

⁸³*Ibid.*,

lambang Kotapraja Palangka Raya. Demonstrasi penerjunan payung ini, dipelopori oleh Wing Pendidikan II Pangkalan Udara Republik Indonesia Margahayu Bandung yang berjumlah 14 (empat belas) orang, di bawah pimpinan Ketua Tim Letnan Udara II M. Dahlan, mantan paratroop AURI yang terjun di Kalimantan pada tanggal 17 Oktober 1947. Demonstrasi penerjunan payung dilakukan dengan mempergunakan pesawat T-568 Garuda Oil, di bawah pimpinan Kapten Pilot Arifin, Copilot Rusli dengan 4 (empat) awak pesawat, yang diikuti oleh seorang undangan khusus Kapten Udara F.M. Soejoto (juga mantan Paratroop 17 Oktober 1947) yang diikuti oleh 10 orang sukarelawan dari Brigade Bantuan Tempur Jakarta. Selanjutnya, lambang Kotapraja Palangka Raya dibawa dengan parade jalan kaki oleh para penerjun payung ke lapangan upacara. Pada hari itu, dengan Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Tengah Bapak Tjilik Riwut ditunjuk selaku penguasa Kotapraja Palangka Raya dan oleh Menteri Dalam Negeri diserahkan lambang Kotapraja Palangka Raya.⁸⁴

Pada upacara peresmian Kotapraja Otonom Palangka Raya tanggal 17 Juni 1965 itu, Penguasa Kotapraja Palangka Raya, Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Tengah, menyerahkan Anak Kunci Emas (seberat 170 gram) melalui Menteri Dalam Negeri kepada Presiden

⁸⁴*Ibid.*,

Republik Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan pembukaan selubung papan nama Kantor Walikota Kepala Daerah Kotapraja Palangka Raya.⁸⁵

2. Gambaran Umum Kota Palangka Raya

Secara umum Kota Palangka Raya dapat dilihat sebagai sebuah kota yang memiliki 3 (tiga) wajah yaitu wajah perkotaan, wajah pedesaan dan wajah hutan. Kondisi ini, memberikan tantangan tersendiri bagi pemerintah kota Palangka Raya dalam membangun kota Palangka Raya. Kondisi ini semakin menantang lagi bila mengingat luas Kota Palangka Raya yang berada pada urutan ke-3 di Indonesia yaitu 2,687 Km².⁸⁶

3. Letak Geografis

Kota Palangka Raya secara geografis terletak pada 113°30' - 114°07' Bujur Timur dan 1°35' - 2°24' Lintang Selatan, dengan luas wilayah 2.678,51 Km² (267.851 Ha) dengan topografi terdiri dari tanah datar dan berbukit dengan kemiringan kurang dari 40%. Secara administrasi Kota Palangka Raya berbatasan dengan:

Sebelah Utara : Kabupaten Gunung Mas

Sebelah Timur : Kabupaten Gunung Mas

Sebelah Selatan : Kabupaten Pulang Pisau

Sebelah Barat : Kabupaten Katingan

Wilayah Kota Palangka Raya terdiri dari 5 (lima) Kecamatan yaitu Kecamatan Pahandut, Kecamatan Sabangau, Kecamatan Jekan Raya,

⁸⁵*Ibid.*,

⁸⁶Dinas Komunkasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya <https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/gambaran-umum/> (online 04 Desember 2018).

Kecamatan Bukit Batu dan Kecamatan Rakumpit.⁸⁷ Yang mana 5 (lima) kecamatan tersebut dibagi dalam 30 (tiga puluh) Kelurahan yaitu:⁸⁸

- a. Kecamatan Pahandut, dibagi dalam 6 (enam) Kelurahan yaitu Kelurahan Pahandut, Kelurahan Panarung, Kelurahan Langkai, Kelurahan Tumbang Rungan, Kelurahan Tanjung Pinang dan Kelurahan Pahandut Seberang.
- b. Kecamatan Jekan Raya, dibagi dalam 4 (empat) Kelurahan yaitu Kelurahan Menteng, Kelurahan Palangka, Kelurahan Bukit Tunggul dan Kelurahan Petuk Katimpun.
- c. Kecamatan Sabangau, dibagi dalam 6 (enam) Kelurahan yaitu Kelurahan Kereng Bangkirai, Kelurahan Sabaru, Kelurahan Kalampangan, Kelurahan Kameloh Baru, Kelurahan Danau Tundai dan Kelurahan Bereng Bengkel.
- d. Kecamatan Bukit Batu, dibagi dalam 7 (tujuh) Kelurahan yaitu Kelurahan Marang, Kelurahan Tumbang Tahai, Kelurahan Banturung, Kelurahan Tangkiling, Kelurahan Sei Gohong, Kelurahan Kanarakan dan Kelurahan Habaring Hurung.
- e. Kecamatan Rakumpit, dibagi dalam 7 (tujuh) Kelurahan, yaitu Kelurahan Petuk Bukit, Kelurahan Pager, Kelurahan Panjehang, Kelurahan Gaung Baru, Kelurahan Petuk Barunai, Kelurahan Mungku Baru dan Kelurahan Bukit Sua.

⁸⁷ Dinas Komunikasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya <https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/geografis/> (diakses 04 Desember 2018).

⁸⁸ Stanley Adrian, *Profil Kota Palangkaraya*, <http://beautypalangkarayacity.blogspot.co.id/2016/05/demografi-kota-palangka-raja-terdiri.html> (diakses 04 Desember 2018).

B. Penyajian data

Pada penyajian data hasil penelitian ini peneliti terlebih dahulu memaparkan pelaksanaan penelitian yang diawali dengan survei ke lokasi penelitian dan menentukan subjek yang akan dijadikan responden dalam penelitian ini dengan kriteria sopir beragama Islam dan lama bekerja sebagai sopir angkot lebih dari 5 tahun. Peneliti menentukan kriteria tersebut sebagai dasar bahwa informasi dan data yang diambil dapat dipertanggungjawabkan dan sesuai dengan sasaran penelitian. Selanjutnya peneliti melakukan pendekatan kepada setiap subjek yang telah ditentukan sebagai responden sebelum melakukan wawancara agar wawancara dapat berjalan dengan baik dan sesuai harapan.

Berdasarkan observasi, peneliti menemukan beberapa hal yang penting terkait dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya. Pertama, semakin banyak pesaing bagi sopir angkutan kota sehingga memiliki dampak yang signifikan. Kedua, hadirnya jasa angkutan online semakin membuat angkutan konvensional seperti angkot semakin ditinggalkan oleh masyarakat pengguna angkutan umum. Selanjutnya untuk melengkapi data penelitian, peneliti juga menggali data dengan teknik wawancara.

Data hasil wawancara peneliti sajikan menjadi dua bagian sesuai rumusan masalah mengenai tanggapan sopir angkot terhadap pertanyaan penelitian yang peneliti buat sebagai panduan penelitian. Berikut adalah hasil wawancara peneliti terhadap sopir angkot atas nama inisial S, A, H, Z, T, S, dan G di kota Palangka Raya.

1. Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kota Palangka Raya

a. Subjek Pertama

Nama : S

Usia : 39 Tahun

Responden pertama adalah bapak S sebagai sopir angkutan kota. Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 22 Oktober 2018 pukul 18.03 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan menjadi sopir angkutan kota. Bapak S menyatakan “pendapatan bapak sebagai sopir angkot semakin berkurang sekarang ini”.⁸⁹

Kemudian peneliti menanyakan perbandingan jumlah pendapatan dulu dan sekarang. Berikut adalah jawaban bapak S:

“Dulu penghasilan berkisar antara 200.000 sampai 300.000 rupiah, namun sekarang hanya kisaran 100.000 sampai 150.000 rupiah sehari. Pendapatan itu masih kotor karena belum di potong BBM dan biaya makan setiap hari.”⁹⁰

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban S:

“Kalau yang mempengaruhi biasanya rute, karena ada beberapa rute yang sangat minim penggunanya. Selain rute, jam kerja juga sedikit berpengaruh.”⁹¹

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja menjadi sopir angkot. Berikut jawaban S:

“Kendala yang paling sering yaitu angkot mogok, biasanya itu yang sering dialami saat bekerja. Apabila sudah mogok maka pengeluaran bertambah dan pendapatan berkurang”⁹²

⁸⁹ Wawancara dengan S pada tanggal 22 Oktober 2018.

⁹⁰ *Ibid.*,

⁹¹ *Ibid.*,

⁹² *Ibid.*,

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Berikut jawaban bapak S:

“Mau jadi apa lagi, cuma nyetir keahlian yang ada. Apalagi untuk bekerja jadi PNS harus sarjana, kalau ijazah SMA sudah tidak berguna lagi. Makanya bapak tetap bertahan jadi sopir supaya tetap bisa memberi makan keluarga.”⁹³

Berdasarkan pengakuan S, pendapatan sebagai sopir angkot kini semakin berkurang, jika dibandingkan beberapa tahun lalu cukup signifikan selisih pendapatannya. Kemudian faktor yang mempengaruhi pendapatan adalah rute atau trayek angkutan dan kendala di lapangan biasanya angkutnya mogok serta alasan bapak S masih bertahan menjadi sopir angkot karena tidak punya keahlian lain.

b. Subjek Kedua

Nama : A

Usia : 53 Tahun

Responden kedua adalah bapak A sebagai sopir angkot. Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 23 Oktober 2018 pada pukul 09.10 WIB sampai dengan 09.35 WIB. Wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan sebagai sopir angkot, bapak A menjawab :

⁹³ *Ibid.*,

“Bisa dilihat dari penumpang yang semakin sedikit jadi pendapatan bapak juga semakin berkurang. Beberapa tahun lalu masih bisa mendapatkan 300 sampai 350 ribu rupiah sehari, namun sekarang paling banyak 200 ribu karena semakin banyaknya saingan.”⁹⁴

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban A:

“Hal yang mempengaruhi pendapatan adalah jalur, karena kami setiap hari kami berganti-ganti jalur. Ada jalur yang sepi penumpang seperti jalur bukit hindu. Selain jalur juga dikarenakan semakin banyaknya masyarakat yang sudah memiliki kendaraan pribadi sehingga sudah tidak menggunakan angkot lagi.”⁹⁵

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja menjadi sopir angkot. Berikut jawaban A:

“Kalau kendala biasanya angkot ada kerusakan, misalkan seperti ban bocor atau kerusakan mesin lainnya. Hal tersebut biasanya menjadi kendala saat sedang membawa penumpang, sehingga penumpang harus turun dan berpindah angkot yang lain.”⁹⁶

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Bapak A menjawab “Mau jadi apa lagi? Pegawai tidak bisa, guru tidak bisa, ya jadi sopir yang bisa.”⁹⁷

Berdasarkan pengakuan bapak A bahwa pendapatan beliau semakin menurun. Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan yaitu jalur angkot yang didapatkan, kemudian kendala dilapangan yang paling sering adalah ban bocor ataupun kerusakan mesin lainnya sehingga mengganggu aktivitas menjadi sopir angkot, serta

⁹⁴ Wawancara dengan A pada tanggal 23 Oktober 2018.

⁹⁵ *Ibid.*,

⁹⁶ *Ibid.*,

⁹⁷ *Ibid.*,

alasan bapak A tetap bertahan menjadi sopir angkot karena tidak memiliki keahlian lain.

c. Subjek Ketiga

Nama : H

Usia : 55 Tahun

Responden ketiga adalah bapak H sebagai sopir angkot.

Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 23 Oktober 2018 pukul 14.05 WIB sampai pukul 14.44 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban dari bapak H :

“Sekarang pendapatan menjadi sopir angkot semakin sedikit karena usia sudah tua jadi tenaga dan semangat bekerja juga sudah tidak seperti waktu muda dulu. Kalau dulu sehari bisa saja dapat kisaran 300 ribu rupiah sehari, tapi untuk sekarang dapat 150 ribu rupiah juga sulit.”⁹⁸

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan. Berikut adalah jawaban bapak H :

“Sama seperti sopir lain kebanyakan tergantung jalur yang di dapat, kalau dapat jalur ramai ya pendapatan juga banyak. Dan juga kalau ada acara atau kegiatan biasanya angkot di sewa mengantar peserta ke tujuan seperti buper nyaru menteng.”⁹⁹

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja menjadi sopir angkot. H menyatakan “paling kalau badan sakit jadi tidak bisa bekerja sampai sehat lagi.”¹⁰⁰

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Berikut jawaban bapak S:

⁹⁸ Wawancara dengan H pada tanggal 23 Oktober 2018.

⁹⁹ *Ibid.*,

¹⁰⁰ *Ibid.*,

“Bapak masih jadi sopir karena pekerjaan lain sudah tidak bisa lagi, mau jadi pegawai umur sudah tua, jadi tukang sudah tidak kuat lagi, ya makanya jadi sopir modal duduk sambil injak gas.”¹⁰¹

Berdasarkan pengakuan bapak H bahwa pendapatan beliau semakin sedikit dikarenakan faktor usia dan juga tenaga. Kemudian faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan yaitu jalur dan juga kalau ada sewa angkot sehingga bisa menambah pendapatan. Sedangkan kendalanya karena beliau sudah tua jadi biasanya kesehatan yang menjadi kendalanya dan alasan beliau tetap bertahan menjadi sopir angkot adalah kondisi beliau yang sudah tidak memungkinkan untuk pekerjaan lain seperti pegawai apalagi pekerjaan berat.

d. Subjek Keempat

Nama : Z

Usia : 52 Tahun

Responden keempat adalah bapak Z sebagai sopir angkutan kota. Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 24 Oktober 2018 pukul 10.07 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan menjadi sopir angkutan kota. Berikut adalah jawaban dari bapak Z :

“Kalau pendapatan sudah tidak bisa dipungkiri lagi sudah tidak seberapa lagi, hanya cukup untuk kebutuhan sehari-hari. Sekitar 100 sampai 150 ribu sehari, belum

¹⁰¹ *Ibid.*,

minyak dan juga makan. Jadi bisa dikatakan pendapatan habis untuk sehari itu saja, ya seperti itu saja sekarang ini.”¹⁰²

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban bapak Z :

“Biasanya tergantung jalur dan usaha dalam mencari penumpang. Kalau sebelum jam pemasangan jalur biasanya saya mencari penumpang seperti pelajar berangkat sekolah, karena sebelum jam pemasangan jalur kita bebas membawa penumpang dimanapun. Jadi harus bisa mencari kesempatan supaya dapat penghasilan.”¹⁰³

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja menjadi sopir angkot. Bapak Z menyatakan “Untuk kendala biasanya angkot ada kerusakan seperti ban bocor atau tidak bisa menyala, selain itu tidak ada lagi.”¹⁰⁴

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Bapak S menjawab “Ya tidak ada pekerjaan lain.”¹⁰⁵

Berdasarkan pernyataan bapak Z bahwa pendapatan beliau tidak seberapa lagi karena disebabkan beberapa faktor. Faktornya seperti keuletan bekerja dan jalur yang didapatkan. Sedangkan kendala di lapangan sama seperti sopir yang lain yaitu kerusakan angkot dan alasan bapak Z tetap menjadi sopir karena tidak ada pekerjaan lain.

¹⁰² Wawancara dengan Z pada tanggal 24 Oktober 2018.

¹⁰³ *Ibid.*,

¹⁰⁴ *Ibid.*,

¹⁰⁵ *Ibid.*,

e. Subjek Kelima

Nama : T

Usia : 46 Tahun

Responden kelima adalah bapak T sebagai sopir angkot.

Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 24 Oktober 2018 pukul 13.23 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban dari bapak T :

“Pendapatan bapak sekitar 150 ribu sehari, karena saingan sekarang sangat banyak jadi harus sebisa mungkin untuk mengatur keuangan agar tetap bisa menjalankan angkot. Bapak juga harus menyetor dengan pemilik angkot karena angkot ini bukan punya bapak. Jadi sekarang pendapatan hanya habis untuk kebutuhan sehari-hari.”¹⁰⁶

Selanjutnya peneliti menanyakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan. Bapak T menjawab :

“Faktornya biasanya tergantung jalur yang dapatkan, kalau dapat jalur yang ramai ya lumayan juga hasilnya tapi jika dapat jalur sepi ya sedikit juga hasilnya.”¹⁰⁷

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja. Bapak T menjawab “Kalau kendala ya sama seperti angkot lain, yang paling sering mogok angkot.”¹⁰⁸

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Bapak T menjawab “Cari pekerjaan makin sulit, makanya bapak tetap jadi sopir angkot.”¹⁰⁹

Berdasarkan pengakuan bapak T bahwa pendapatan telah mengalami penurunan yang hanya cukup digunakan untuk kebutuhan sehari-hari. Sedangkan faktor-faktor yang menentukan pendapatan

¹⁰⁶ Wawancara dengan T pada tanggal 24 Oktober 2018.

¹⁰⁷ *Ibid.*,

¹⁰⁸ *Ibid.*,

¹⁰⁹ *Ibid.*,

adalah jalur angkot yang didapatkan, karena ada jalur yang sepi penumpang. Kemudian kendala yang dihadapi bapak T saat bekerja masih sama seperti sopir yang lain yaitu apabila terjadi kerusakan angkot maka akan berpengaruh terhadap kinerja dan pendapatan dan alasan bapak T tetap menjadi sopir karena mencari pekerjaan lain semakin susah.

f. Subjek Keenam

Nama : S

Usia : 44 Tahun

Responden keenam adalah bapak S sebagai sopir angkot. Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 26 Oktober 2018 pukul 11.43 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban dari bapak S:

“Kalau berbicara tentang pendapatan bisa kamu lihat sekarang susahny mencari penumpang. Dulu sehari sekitar 200.000-250.000 rupiah, tapi sekarang sehari kadang hanya dapat 100.000-150.000 rupiah dan itu juga belum minyak untuk angkot setiap hari 10 liter dengan harga 80.000 rupiah kalau mengisi di pom, tapi kalau di eceran hanya dapat 8 liter”¹¹⁰

Selanjutnya peneliti menanyakan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Bapak S menjawab “Ya kalau faktornya seperti jalur angkot. Kemudian semangat juga, karena kalau tidak semangat biasanya hanya bekerja seadanya, jadi penghasilan juga seadanya.”¹¹¹

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja menjadi sopir angkot. Berikut jawaban bapak S:

¹¹⁰ Wawancara dengan S pada tanggal 26 Oktober 2018.

¹¹¹ *Ibid.*,

“Kendala biasanya kalau angkot ada rusak pasti membuat kesempatan mendapat penumpang jadi hilang karena angkot tidak bisa digunakan, jadi harus diperbaiki baru bisa bekerja lagi. Selain angkot juga fisik, karena pernah bapak pulang tengah hari karena tidak enak badan.”¹¹²

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Berikut jawaban bapak S:

“Jadi sopir angkot karena sudah dari kecil ikut bapak, makanya sampai sekarang tetap jadi sopir angkot. Umur sudah tua jadi tidak cari pekerjaan lain lagi, cukup jadi sopir yang penting bisa makan.”¹¹³

Berdasarkan pernyataan yang dipaparkan bapak S bahwa pendapatan beliau mengalami penurunan dari beberapa tahun yang lalu. Selanjutnya faktor-faktor yang menentukan pendapatan yaitu jalur dan juga semangat bekerja. Semangat yang dimaksud bapak S adalah motivasi atau alasan bekerja, jadi kalau ada semangat bekerja maka akan lebih berusaha lagi untuk mendapatkan penumpang. Kemudian kendalanya sama dengan sopir lain yaitu apabila angkot mengalami kerusakan maka itu akan menjadi penghalang dalam bekerja dan fisik juga menjadi kendala dan bapak S tetap bertahan jadi sopir angkot karena sudah lama menjadi sopir angkot sehingga tidak mencari pekerjaan lain.

¹¹² *Ibid.*,

¹¹³ *Ibid.*,

g. Subjek Ketujuh

Nama : G

Usia : 52 Tahun

Responden ketujuh adalah bapak G sebagai sopir angkot. Peneliti melakukan wawancara pada tanggal 26 Oktober 2018 pukul 15.17 WIB. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai pendapatan sopir angkot. Berikut adalah jawaban dari bapak G:

“Kalau masalah pendapatan mungkin kalian juga sudah tahu sekarang semakin berkurang. Kalau dulu sehari masih bisa 200.000 sampai 250.000 rupiah sehari, tapi sekarang semakin banyak pesaing ya dapat 150.000 rupiah juga sudah lumayan besar.”¹¹⁴

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan angkot. Bapak G menjawab “ya jalur angkot berpengaruh, lalu saingan juga, banyaknya angkot dengan angkutan lain juga berpengaruh.”¹¹⁵

Kemudian peneliti menanyakan kendala saat bekerja sebagai sopir angkot. Bapak G menjawab “Kendalanya ya paling angkot kalau rusak jadi harus perbaiki dulu baru bisa narik angkot lagi.”¹¹⁶

Setelah itu peneliti menanyakan alasan mengapa masih bertahan menjadi sopir angkot. Berikut jawaban bapak G:

“Tidak ada pekerjaan lain lagi. Kalau kata Rhoma Irama jadi pegawai tidak mungkin, jadi karyawan tidak mungkin, jadi pedagang tidak mungkin, terpaksa jadi supir taksi yang mungkin.”¹¹⁷

Berdasarkan pengakuan bapak G bahwa pendapatan beliau mengalami penurunan dikarenakan faktor makin banyaknya pesaing

¹¹⁴ Wawancara dengan G pada tanggal 26 Oktober 2018.

¹¹⁵ *Ibid.*,

¹¹⁶ *Ibid.*,

¹¹⁷ *Ibid.*,

selain angkot yang menawarkan berbagai keunggulannya. Sedangkan kendala yang sering dihadapi yaitu kerusakan angkot sehingga bisa mengganggu rutinitas bapak G sebagai sopir angkot untuk bekerja karena harus memperbaiki angkotnya terlebih dahulu dan alasan bapak G tetap menjadi sopir angkot karena hanya jadi sopir angkot yang memungkinkan untuk bapak G.

2. Dampak Hadirnya Jasa Angkutan Online bagi Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Palangka Raya

a. Subjek Pertama

Nama : S

Usia : 39 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak S menjawab “oooh iya bapak sudah tahu tentang online di sini”.¹¹⁸

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak S:

“Kalau masalah dampak ya pasti sangat berdampak sekali, kita bukan menyalahkan mereka karena kita sama-sama cari rezeki. Memang sebelum kehadiran mereka, angkot ini memang sudah berkurang penggunaannya namun dengan hadirnya online semakin membuat pendapatan jadi minim jika dibandingkan dengan sebelum hadirnya online.”¹¹⁹

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak S menjawab :

¹¹⁸ Wawancara dengan S pada tanggal 22 Oktober 2018.

¹¹⁹ *Ibid.*,

“Selama ini pemerintah sudah tidak pernah lagi memperdulikan kami para sopir angkot, bisa di lihat dari terminal yang banyak mengalami kerusakan dan tidak ada perbaikan sama sekali. Jadi pemerintah tidak memperhatikan lagi bagaimana nasib rakyat kecil seperti kami para sopir angkot”¹²⁰.

Berdasarkan pengakuan bapak S bahwa beliau mengetahui dari hadirnya jasa angkutan online di kota Palangka Raya dan dampak yang beliau rasakan yaitu semakin berkurangnya pendapatan sebagai sopir angkot setelah hadirnya jasa angkutan online. Pemerintah juga tidak ada tindak lanjut terhadap apa yang terjadi di kalangan para sopir angkot di kota Palangka Raya.

b. Subjek Kedua

Nama : A

Usia : 53 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak A menjawab “online bapak tahu, yang Grab ada motor dan mobil.”¹²¹

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak S:

“Online ini sangat mengganggu karena banyak sekali yang terkena dampaknya. Kalau pendapatan kami jelas sekali menurun karena semakin banyaknya persaingan, kalau sebelumnya masih bisa menyimpan untuk tabungan, tapi sekarang sudah tidak bisa lagi karena terlalu sedikit yang didapat.”¹²²

¹²⁰ *Ibid.*,

¹²¹ Wawancara dengan A pada tanggal 23 Oktober 2018.

¹²² *Ibid.*,

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak A menjawab :

“Pemerintah sudah tak terlihat lagi mengurus bagaimana angkot di kota ini, kami seperti di anak tirikan oleh pemerintah karena tidak ada upaya sama sekali untuk kami dengan hadirnya online tersebut”.¹²³

Berdasarkan pengakuan bapak A bahwa beliau mengetahui tentang keberadaan angkutan online dan menurut beliau kehadiran dari jasa angkutan online (Grab) di kota Palangka Raya berdampak sangat besar bagi pendapatan para sopir angkot di kota Palangka Raya. Pemerintah dianggap menganaktirikan para sopir karena sudah tidak pernah lagi ada upaya untuk mensejahterakan rakyat dengan kehadiran angkutan online di kota Palangka Raya.

c. Subjek Ketiga

Nama : H

Usia : 55 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak H menjawab “Bapak tahu sekali yang online, yang pakai jaket hijau-hijau.”¹²⁴

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak H:

“Sebenarnya sebelum ada Grab, pendapatan memang sudah berkurang. Tapi kalau dampak pasti ada dampaknya, soalnya mereka kan pakai aplikasi dan menjemput atau

¹²³ *Ibid.*,

¹²⁴ Wawancara dengan H pada tanggal 23 Oktober 2018.

mengantar ke rumah, sedangkan angkot tidak bisa. Makanya banyak orang yang pakai Grab daripada angkot, nah kalau pengguna angkot berkurang pasti pendapatan juga berkurang. Ya hadirnya Grab ini berdampak negatif bagi kami sopir angkot.”¹²⁵

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak H menjawab :

“Pemerintah tidak memperhatikan lagi tentang kehidupan para sopir angkot, hadirnya online membuat kami pendapatan kami semakin merosot dan tidak ada kebijakan dari pemerintah dalam menanggulangi hal itu.”¹²⁶

Berdasarkan pengakuan bapak H bahwa beliau sangat mengetahui dari hadirnya jasa angkutan online yaitu Grab, dan menurut beliau kehadiran mereka berdampak negatif terhadap sopir angkot yang tanpa memakai teknologi jaman sekarang. Pendapat yang semakin berkurang ini juga tidak ada tindakan dari pemerintah untuk membuat kebijakan untuk pihak angkutan umum dan online.

d. Subjek Keempat

Nama : Z

Usia : 52 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak Z menjawab “Iya bapak tahu tentang online, yang pesan pakai HP.”¹²⁷

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak Z:

¹²⁵ *Ibid.*,

¹²⁶ *Ibid.*,

¹²⁷ Wawancara dengan Z pada tanggal 24 Oktober 2018.

“Hadirnya online ini sangat mengganggu kami sopir-sopir angkot, karena mereka itu tidak ada ijin. Kalau kami pakai trayek, pakai plat kuning, sedangkan online tidak pakai jadi bebas kemanapun. Nah itu kan merugikan kami, ya memang jamannya sudah beda tapi kan kalau angkutan umum seharusnya ada ijin, plat kuning, dan sim umum. Jadi online ini membuat kami semakin sunyi peminat, pasti pendapatan jadi makin berkurang.”¹²⁸

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak Z menjawab :

“Selama ini tidak ada upaya ataupun kebijakan yang dilakukan pemerintah untuk angkutan umum dan angkutan online, kami pun tidak bisa berbuat apa-apa karena kita hanya rakyat biasa jadi tidak akan didengar kalau kita mengeluh dengan pemerintah”.¹²⁹

Berdasarkan pengakuan dari bapak Z bahwa beliau mengetahui keberadaan jasa angkutan online dan dianggap sangat mengganggu angkot karena berdampak terhadap pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya. Pemerintah juga dianggap membiarkan semuanya terjadi begitu saja dan juga para sopir pasrah dengan keadaan karena mereka hanya rakyat biasa.

e. Subjek Kelima

Nama : T

Usia : 46 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak T menjawab “Iya bapak tahu, sudah sekitar setahun online ini di Palangka.”¹³⁰

¹²⁸ *Ibid.*,

¹²⁹ *Ibid.*,

¹³⁰ Wawancara dengan T pada tanggal 24 Oktober 2018.

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak T:

“Hadirnya online memang baru sekitar 1 tahun, tapi dampaknya sudah sangat terasa bagi kami sopir angkot. Penumpang semakin sedikit, kalau yang umum paling 2 atau 3 orang saja yang naik. Jadi sekarang yang diharapkan ya pelajar yang masih lumayan. Kalau tidak ada pelajar ya sepi sekali angkot tidak ada yang naik. Orang lebih memilih kendaraan sendiri atau naik Grab daripada angkot karena lebih nyaman dan murah. Jadi pendapatan sekarang hanya cukup sehari, besok ya cari lagi.”¹³¹

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak T menjawab :

“Tidak ada tanggapan dari pemerintah, selama ini kami tidak pernah lagi diperhatikan pemerintah. Seharusnya pemerintah membuat kebijakan untuk angkutan online sehingga tidak terlalu merugikan kami angkutan umum, kalau tidak ada kebijakan pemerintah yang mengatur ya otomatis tidak ada batasan dan kami tidak bisa berbuat apa-apa.”¹³²

Berdasarkan pengakuan bapak T bahwa beliau mengetahui adanya jasa angkutan online di Palangka Raya dan menurut beliau hadirnya angkutan online ini membuat peminat angkot jadi semakin sedikit sehingga juga berdampak bagi pendapatan yang didapat beliau. Tidak adanya kebijakan yang dibuat pemerintah sehingga membuat angkutan online bebas tanpa ada batasan.

¹³¹ *Ibid.*,

¹³² *Ibid.*,

f. Subjek Keenam

Nama : S

Usia : 44 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak S menjawab “Online bapak tahu yang Grab, yang biasa pakai baju hijau.”¹³³

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak S:

“Dampaknya pendapatan makin minus, karena Grab ini bebas kemanapun tanpa jalur jadi bisa masuk gang dan bisa langsung ke rumah, jadi penumpang lebih memilih yang lebih cepat dan mudah. Makanya sekarang pendapatan sopir sudah semakin minus.”¹³⁴

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak S menjawab :

“Dalam hal ini pemerintah tidak ada tindakan ataupun upaya dalam menanggapi hal yang sedang terjadi di kota ini, kami berharap agar pemerintah bisa membuat kebijakan ataupun aturan antara angkutan umum dan angkutan online sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan.”¹³⁵

Berdasarkan pengakuan bapak S bahwa beliau mengetahui keberadaan jasa angkutan online di kota Palangka Raya dan dampak dari hadirnya angkutan online adalah membuat pendapatan sopir angkot semakin minus. Pemerintah diharapkan agar membuat

¹³³ Wawancara dengan S pada tanggal 26 Oktober 2018.

¹³⁴ *Ibid.*,

¹³⁵ *Ibid.*,

kebijakan ataupun aturan tentang angkutan online dikota Palangka Raya agar tidak ada pihak yang merasa dirugikan oleh fenomena ini.

g. Subjek Ketujuh

Nama : G

Usia : 52 Tahun

Melanjutkan wawancara sebelumnya, terkait rumusan masalah kedua peneliti menanyakan mengenai hadirnya jasa angkutan online. Bapak G menjawab “Ooh online Grab bapak tahu, sudah sekitar setahun sudah ada disini.”¹³⁶

Selanjutnya peneliti menanyakan mengenai dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota. Berikut jawaban bapak G:

“Dampak dari hadirnya Grab ini tentu saja berkurangnya pendapatan. Sebelum adanya Grab masih bisa untuk menabung sedikit-sedikit, tapi setelah ada Grab ya habis untuk sehari.”¹³⁷

Kemudian peneliti menanyakan mengenai upaya pemerintah dalam menanggapi hal tersebut. Bapak G menjawab :

“Seperti yang dilihat bagaimana keadaan sekarang bahwa pemerintah tidak ada sama sekali upaya dalam hal ini, sepertinya pemerintah sudah tidak mengurus lagi angkutan umum khususnya angkot karena kita seperti dibiarkan begitu saja dan angkutan online pun seperti dibebaskan begitu saja.”¹³⁸

Berdasarkan pengakuan bapak G bahwa beliau mengetahui kehadiran angkutan online sekitar satu tahun belakangan dan juga dampak yang beliau rasakan dari kehadiran angkutan online ini

¹³⁶ Wawancara dengan G pada tanggal 26 Oktober 2018.

¹³⁷ *Ibid.*,

¹³⁸ *Ibid.*,

adalah berkurangnya pendapatan beliau. Pemerintah yang tidak berperan dalam kejadian ini dianggap tidak mengurus lagi dan tidak peduli lagi dengan keadaan para sopir angkot dengan membiarkan tanpa ada kebijakan yang dibuat oleh pemerintah untuk angkutan umum dan angkutan online.

Selain melakukan wawancara dengan subjek penelitian, peneliti juga melakukan wawancara dengan konsumen jasa angkutan kota sebagai dasar untuk validasi data yang diberikan oleh sopir angkot memang benar sesuai kenyataan yang terjadi dilapangan.

a. Konsumen Pertama

Nama : S

Usia : 37 tahun

Pekerjaan : Pedagang

Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 29 Oktober 2018 di jalan Darmasugondo. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai sering tidaknya menggunakan angkot serta alasan menggunakannya. Berikut jawaban S:

“Saya sering naik angkot, biasanya kepasar untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Ibu pakai angkot ini sudah lama soalnya ibu tidak punya kendaraan jadinya makanya pakai angkot supaya lebih enak.”¹³⁹

Kemudian peneliti menanyakan kehadiran angkutan online serta dampaknya bagi angkot. Berikut jawaban S:

¹³⁹ Wawancara dengan S pada tanggal 29 Oktober 2018.

“Kalau angkutan online sekarang sudah banyak dek, anak saya sering pakai itu (angkutan online) katanya lebih enak, lebih cepat diantar dan dijemput sampai rumah. Ya kasian angkot jadi banyak gak pakai lagi, jadi penumpangnya juga sedikit pasti pendapatannya juga berkurang dek”¹⁴⁰

b. Konsumen Kedua

Nama : H

Usia : 34 tahun

Pekerjaan : Pedagang

Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 29 Oktober 2018 di jalan Ahmad Yani. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai sering tidaknya menggunakan angkot serta alasan menggunakannya. Berikut jawaban H:

“Saya tidak terlalu sering pakai angkot soalnya sekarang sudah ada kendaraan sendiri jadi kadang-kadang saja pakai angkot misalkan memang keperluan mendadak, ya dulu pakai angkot untuk bawa barang dari pasar soalnya bapak jualan di rumah.”¹⁴¹

Kemudian peneliti menanyakan kehadiran angkutan online serta dampaknya bagi angkot. Berikut jawaban H:

“ya sekarang sudah banyak sekali orang yang pakai online itu karena cuma pakai handphone sudah bisa dijemput kemanapun biar dalam gang, kalau angkot kan tidak sampai gang. Kalau dilihat sekarang angkot makin sepi, kadang saya liat penumpangnya hanya 2 atau 3 orang, kadang juga sering kosong, pasti sedikit juga duit yang di dapat sopirnya.”¹⁴²

c. Konsumen Ketiga

Nama : TM

Usia : 16 tahun

¹⁴⁰ *Ibid.*,

¹⁴¹ Wawancara dengan H pada tanggal 29 Oktober 2018.

¹⁴² *Ibid.*,

Pekerjaan : Pelajar

Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 1 November 2018 di jalan Ais Nasution. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai sering tidaknya menggunakan angkot serta alasan menggunakannya. Berikut jawaban TM:

“Dulu sering kak pakai angkot tiap hari, tapi pas ada yang online jadi gak pakai angkot lagi soalnya kalo angkot itu nunggunya kadang lama, sama kita juga yang datengin angkotnya.”¹⁴³

Kemudian peneliti menanyakan kehadiran angkutan online serta dampaknya bagi angkot. Berikut jawaban TM:

“Iya kak sekarang aku pakai Grab soalnya bisa dijemput dan diantar sampai rumah jadi gak perlu repot jalan dari depan gang kerumah. Kalau angkot ya sekarang kelihatannya agak berkurang kak yang naik, tapi pelajar-pelajar masih banyak yang pakai angkot tapi gak ramai kaya dulu lagi. Sekarang sudah banyak pakai online sih kak.”¹⁴⁴

d. Konsumen Keempat

Nama : MJ

Usia : 24 tahun

Pekerjaan : Swasta

Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 2 November 2018 di jalan G. Obos. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai sering tidaknya menggunakan angkot serta alasan menggunakannya. Berikut jawaban MJ:

¹⁴³ Wawancara dengan TM pada tanggal 1 November 2018.

¹⁴⁴ *Ibid.*,

“Masih sering naik angkot, kan sering kepasar biasanya pakai angkot. Saya sudah dari dulu pake angkot kalo kepasar makanya sampai sekarang masih naik itu.”¹⁴⁵

Kemudian peneliti menanyakan kehadiran angkutan online serta dampaknya bagi angkot. Berikut jawaban MJ:

“iya online sekarang makin banyak, kesian angkot makin sepi. Saya juga ada teman sopir angkot dulunya tapi sekarang dia sudah berhenti katanya sepi, sering rugi ngisi minyak aja. Sekarang dia jualan kecil-kecilan dirumah daripada jadi sopir angkot.”¹⁴⁶

e. Konsumen Kelima

Nama : NB

Usia : 16 tahun

Pekerjaan : Pelajar

Peneliti melakukan wawancara langsung pada tanggal 2 November 2018 di jalan Tjilik Riwut. Adapun wawancara yang dilakukan peneliti mengenai sering tidaknya menggunakan angkot serta alasan menggunakannya. Berikut jawaban NB:

“Iya kak saya sering pakai angkot, hampir tiap hari kesekolah sama pulang juga pakai angkot. Ibu sama ayah kerja jadi gabisa antar jemput aku kesekolah jadi biasanya naik angkot bareng adek juga pelajar yang lain kak.”¹⁴⁷

Kemudian peneliti menanyakan kehadiran angkutan online serta dampaknya bagi angkot. Berikut jawaban NB:

“Ooo online kaya Grab itu ya kak sering lihat pelajar disini pakai itu kak. Ya angkot masih rame aja kak kalo pelajar, kurang tau kalo dampaknya buat angkot kak.”¹⁴⁸

¹⁴⁵ Wawancara dengan MJ pada tanggal 1 November 2018.

¹⁴⁶ *Ibid.*,

¹⁴⁷ Wawancara dengan NB pada tanggal 2 November 2018.

¹⁴⁸ *Ibid.*,

C. Analisis Data

Pembahasan tentang dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya akan peneliti uraikan dalam sub bab ini. Adapun sub bab ini terbagi menjadi dua kajian utamasesuai dengan rumusan masalah yaitu: *pertama*, pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya. *Kedua*, dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir di kota Palangka Raya.

1. Pendapatan Sopir Angkot di Kota Palangka Raya

Pendapatan merupakan jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan.¹⁴⁹ Pendapatan yang di dapat oleh sopir angkot yaitu pendapatan harian karena sopir angkot setiap hari beroperasi untuk mengantarkan penumpang dengan trayek yang sudah ditentukan pemerintah.

Berdasarkan penelitian yang peneliti lakukan terhadap sopir angkot mengenai pendapatan, ke tujuh responden menyatakan mengalami penurunan pendapatan yang cukup signifikan, yang mana dalam hal pendapatan sopir angkot, responden S, A, H, Z, T, S, dan G mengalami semakin berkurangnya pendapatan yang di dapatkan setiap hari. Selanjutnya mengenai besarnya pendapatan sebagai sopir angkot, A dan H menyatakan dulu berkisar 300.000 – 350.000 rupiah dalam sehari. Sedangkan S, S dan G menyatakan dulu berkisar 200.000 – 250.000 rupiah dalam sehari. Sedangkan untuk sekarang

¹⁴⁹ Sadono Sukirno, *Teori Pengantar, ...*, h. 47.

ke tujuh responden menyatakan pendapatan hanya berkisar 100.000 – 200.000 rupiah dalam sehari. Kemudian mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan, ke tujuh responden menyatakan bahwa rute atau jalur angkot menjadi faktor utama yang mempengaruhi pendapatan sebagai sopir angkot. Kemudian menurut S, S dan Z menyatakan selain rute atau jalur angkot, bahwa jam kerja dan usaha dalam beroperasi juga mempengaruhi pendapatan. Kemudian A dan G menyatakan persaingan dengan transportasi lain juga mempengaruhi pendapatan. Selanjutnya mengenai kendala saat mengoperasikan angkot, S, A, Z, T, S dan G menyatakan bahwa kendalanya adalah mogok atau kerusakan mesin. Kemudian H dan S menambahkan bahwa keadaan fisik atau sakit juga menjadi kendala. Selanjutnya mengenai alasan para sopir angkot tetap bertahan dengan pekerjaannya, S,A, H, Z, dan G menyatakan alasan mereka tetap bertahan dikarenakan hanya bisa menyetir dan tidak mempunyai keahlian lain sehingga membuat mereka tetap bertahan menjadi sopir angkot. Kemudian T menyatakan karena semakin sulitnya mencari pekerjaan pada saat ini sehingga beliau tetap bertahan menjadi sopir angkot dan S menyatakan alasan beliau karena sudah sejak dari kecil ikut orang tuanya narik angkot makanya beliau tetap bertahan menjadi sopir angkot sampai sekarang karena sudah terbiasa sejak kecil.

Hemat peneliti, berdasarkan pada uraian di atas bahwa ada dua hal yang menjadi fokus pembahasan dari pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya, yaitu :

a. Pendapatan Sopir Angkot

Pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya berdasarkan hasil wawancara dengan ketujuh responden semuanya mengatakan bahwa mengalami penurunan atau berkurangnya pendapatan mereka. Hal ini mereka rasakan pada beberapa tahun terakhir sehingga dengan pendapatan yang semakin berkurang sedangkan kebutuhan yang semakin banyak menyebabkan kehidupan keluarga sopir angkot cukup memprihatinkan.

Pendapatan menurut Sukirno adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh penduduk atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, ataupun tahunan. Pendapatan dapat diakui jika ada penjualan barang, penjualan jasa dan penggunaan aset perusahaan oleh pihak lain. Pendapatan angkot termasuk dalam penjualan jasa dan penghasilan yang diterima yaitu periode harian, dan angkot termasuk angkutan umum karena angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar, biaya angkutan menjadi beban angkutan bersama, sehingga sistem angkutan umum menjadi sangat murah dan hal ini menjadikan pendapatan para sopir juga tidak terlalu besar.

Terdapat kriteria dalam menentukan golongan pendapatan. Pertama, golongan sangat tinggi pendapatan di atas 3.500.000 rupiah dalam satu bulan. Kedua, golongan tinggi berkisar antara 2.500.000 – 3.500.000 rupiah dalam satu bulan. Ketiga, golongan sedang berkisar

1.500.000 – 2.500.000 rupiah dalam satu bulan. Keempat, golongan rendah berkisar rata-rata 1.500.000 rupiah dalam satu bulan. Berdasarkan hasil wawancara dengan responden bahwa pendapatan para sopir angkot di kota Palangka Raya termasuk dalam kriteria pendapatan golongan rendah dikarenakan rata-rata hanya berkisar 1.500.000 rupiah dalam satu bulan. Hal ini dapat dilihat berdasarkan data yang didapat yaitu pendapatan kotor dalam sehari rata-rata berkisar 150.000 ribu, kemudian dikurangi biaya-biaya lainnya seperti BBM sebesar 80.000 rupiah dan makan 20.000 rupiah perhari. Jadi pendapatan bersih dalam sehari rata-rata berkisar 50.000 rupiah yang berarti dalam sebulan dapat 1.500.000 rupiah. Maka dapat disimpulkan bahwa pendapata sopir angkot di kota Palangka Raya tergolong dalam pendapatan rendah.

Berdasarkan pernyataan para sopir angkot yang menjadi responden, mereka menyatakan bahwa pendapatan yang mereka semakin menurun dari tahun ke tahun, tentu saja hal ini membuat resah dan gelisah para sopir angkot karena mereka harus tetap bekerja agar bisa mencukupi kebutuhan keluarganya. Banyak angkot yang tidak dapat beroperasi lagi dikarenakan semakin menurunnya minat masyarakat menggunakan jasa angkutan ini yang berdampak pada pendapatan sopir, sehingga mereka berhenti menjadi sopir angkot karena sudah dianggap tidak sesuai lagi dengan lelah dan kerja keras yang mereka lakukan.

Angkot merupakan salah transportasi darat yang di gunakan untuk pemindahan manusia ataupun barang dari suatu tempat ke tempat yang

lain. Secara umum transportasi adalah suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Dalam melaksanakan kegiatan transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.¹⁵⁰ Transportasi menjadi salah satu unsur penting dalam kehidupan manusia modern saat ini untuk membantu setiap kegiatan manusia agar lebih efektif dan efisien.

Angkot termasuk dalam kategori angkutan umum karena angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar. Hal ini merupakan kinerja atau sistem dari angkot yang membawa penumpang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan umum dan dilakukan dengan sistem sewa atau bayar sesuai dengan definisi dari angkutan umum di atas. Hal tersebut kemudian bisa menjadi lapangan pekerjaan bagi yang mempunyai keahlian menyetir/sopir sehingga manusia bisa bekerja dan memenuhi segala kebutuhan yang diperlukannya.

Islam menganjurkan manusia untuk bekerja karena hal ini di perintahkan oleh syariat. Adanya hadits yang menyebutkan bahwa

¹⁵⁰ Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*, Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr, 2003, h. 1.

kefakiran dekat dengan kekufuran, semestinya dijadikan cambuk oleh kita untuk giat dalam bekerja dan tidak lupa bersyukur setelah mendapatkannya.¹⁵¹ Sebagaimana hadits Rasulullah SAW tentang larangan untuk meminta-minta :

عَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ عُمَرَ قَالَ قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ مَا يَزَالُ
الرَّجُلُ يَسْأَلُ النَّاسَ حَتَّى يَأْتِيَ يَوْمَ الْقِيَامَةِ وَلَيْسَ فِي وَجْهِهِ مِرْعَةٌ
لَحْمٍ (رواه البخاري ومسلم)

Diriwayatkan dari Abdullah bin Umar, Rasulullah saw bersabda, “Seorang tidak henti-hentinya meminta belas kasihan kepada orang lain, hingga nanti ia akan datang pada hari kiamat dengan bentuk muka yang tidak berdaging (seperti tengkorak).” (HR. Bukhari: No. 1381 dan Muslim: No. 1725)¹⁵²

Berdasarkan hadits di atas maka sangat jelaslah bagi kita bahwasanya agama Islam mengajarkan pada penganutnya agar menjadi manusia pekerja dan dalam bekerja harus punya semangat besar sehingga dapat menjadi manusia produktif atau menghasilkan berbagai kebutuhan dan kepentingan manusia pada umumnya, pribadi dan keluarga pada khususnya, sehingga kita terhindar dari kehidupan sengsara, melarat dan meminta-minta sebab sikap seperti itu dikecam oleh Rasulullah SAW. Manusia tidak dianjurkan untuk meminta-minta mengharap belas kasihan orang lain karena itu membuat manusia menjadi malas bekerja dan berusaha untuk mendapatkan rejeki yang halal. Islam membenci

¹⁵¹ Raditya arief. Kaidah-kaidah Fikih Tentang Keuangan Islam. <http://www.nu.or.id/post/read/86804/bagaimana-mengelola-pendapatan-secara-islami> (online 2 September 2018).

¹⁵² Abi Abdillah Muhammad bin Ismail al-Bukhari, *Sahih al-Bukhari bi Hasyiyati as-Sanadi*, bab Man sa ala an-Nas Takatsuran, Arab Saudi: Dar Ihya al-Kutub, tth, h. 257.

kehidupan yang melarat, karena manusia dikaruniai akal dan tenaga untuk digunakan untuk memenuhi tuntutan kehidupan. Menjadi sopir angkot juga bisa dijadikan sebagai pekerjaan yang baik dan halal sesuai syariat agar bisa menjadi penghasilan atau pendapatan.

Menurut struktur atas legislasi Islam, pendapatan yang berhak diterima dapat ditentukan dengan dua metode. Metode pertama adalah *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah), sedangkan yang kedua adalah bagi hasil. Seorang pekerja berhak meminta sejumlah uang sebagai bentuk kompensasi atas kerja yang dilakukan. Demikian pula berhak meminta bagian profit atau hasil dengan rasio bagi hasil tertentu sebagian bentuk kompensasi atas kerja.¹⁵³ Pekerjaan menjadi sopir angkot termasuk dalam metode yang pertama yaitu *ujrah* (kompensasi, imbal jasa, upah) karena angkot adalah memberikan jasa yang ditawarkan kepada orang lain yang membutuhkan dan kemudian mendapat *ujrah* berupa biaya sewa atau dibayar atas pemakaian/penggunaan jasa tersebut. Jasa merupakan kegiatan ekonomi yang menciptakan dan memberikan manfaat bagi pelanggan pada waktu dan tempat tertentu, yang tidak berwujud dan tidak mengakibatkan perpindahan kepemilikan. Angkot merupakan angkutan umum yang menawarkan jasa sehingga orang lain dapat menerima manfaat dari yang ditawarkan tetapi tidak berwujud dan tidak berpindah kepemilikan, yang maknanya orang lain hanya bisa merasakan manfaatnya

¹⁵³ Muslihah Al-Hafizh, *Pendapatan Menurut Hukum Islam*, www.referensimakalah.com/2013/02/pendapatan-menurut-hukum-islam.html?m=1 (online 24 Agustus 2018).

saja yaitu pengantaran dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jasa sopir angkot tersebut. Dengan demikian sopir angkot dapat menerima imbalan atas jasa yang diberikan berupa upah atau sewa atas jasanya untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.

Kebutuhan manusia itu bermacam-macam dan bertingkat-tingkat, walaupun secara garis besarnya dapat dibagi dalam 3 macam sesuai dengan tingkat kepentingannya, antara lain : pertama, *daruriyah* (Primer), kedua, *hajiyah* (sekunder) dan ketiga, *tahsiniyah* (tersier). Kebutuhan itulah yang menyebabkan manusia berikhtiar dan memproduksi alat-alat pemenuhannya, baik berupa barang, sandang pangan maupun jasa. Para ulama mengistilahkan bahwa aktivitas manusia dalam hal ekonomi disebut dengan muamalah (interaksi). Melihat keadaan ekonomi sopir angkot dapat dikatakan mereka hanya bisa memenuhi kebutuhan *daruriyah* (primer) saja seperti rumah, pakaian, makanan.

Bagi manusia, kepuasan itu sifatnya sementara. Jika suatu kebutuhan telah terpuaskan, maka kebutuhan-kebutuhan lainnya akan muncul menuntut pemuasan. Itulah yang dimaksud dengan kepuasan sementara menurut Maslow. Maslow menggagas bahwa kebutuhan manusia adalah merupakan bawaan, tersusun menurut tingkatan atau bertingkat. Adapun kebutuhan-kebutuhan tersebut menurut Maslow adalah:¹⁵⁴

¹⁵⁴ Kuswara, E. *Teori-teori Kepribadian*. PT Eresco: Bandung. 1991. h. 118-125.

- 1) Kebutuhan dasar fisiologis yaitu kebutuhan yang paling dasar atau yang tataran paling rendah seperti makan, minum dan tidur.
- 2) Kebutuhan rasa aman yaitu suatu kebutuhan untuk memperoleh keamanan dan perlindungan dari gangguan yang bersifat fisik dan emosional seperti keselamatan, perlindungan dan hokum.
- 3) Kebutuhan akan cinta dan rasa memiliki seperti keluarga, pertemanan dan kasih sayang
- 4) Kebutuhan akan rasa harga diri
- 5) Kebutuhan akan aktualisasi diri

Kelima kebutuhan di atas membuktikan bahwa manusia memiliki tingkatan setiap kebutuhannya. Setiap satu kebutuhan terpenuhi maka akan timbul kebutuhan-kebutuhan selanjutnya yang harus terpenuhi, misalnya setelah kebutuhan dasar terpenuhi maka kebutuhan rasa aman akan muncul, kemudian setelah rasa aman terpenuhi maka akan muncul akan rasa cinta dan rasa memiliki, dan begitu pula seterusnya nanti karena kepuasan bagi manusia hanya bersifat sementara. Berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Maslow dapat disimpulkan para sopir angkot hanya dapat memenuhi tingkatan yang keempat. Hal ini dikarenakan mereka belum dapat melakukan aktualisasi diri untuk mencapai apapun yang diinginkan dan bisa dilakukan.

- b. Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan

Pendapatan juga dipengaruhi oleh berbagai faktor yang membuat pendapatan jadi lebih tinggi ataupun lebih rendah. Adapun faktor yang mempengaruhi pendapatan, yakni:¹⁵⁵

1) Kesempatan kerja yang tersedia

Semakin banyak kesempatan kerja yang tersedia berarti semakin banyak penghasilan yang bisa diperoleh dari hasil kerja tersebut. Hal ini menjadi faktor penting dalam mempengaruhi pendapatan, sebagaimana yang dipaparkan oleh responden bahwa kesempatan kerja adalah suatu keharusan untuk bisa mendapatkan penghasilan yang maksimal.

2) Kecakapan dan keahlian

Dengan bekal kecakapan dan keahlian yang tinggi akan dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas yang pada akhirnya berpengaruh pula terhadap penghasilan. Kecakapan dan keahlian juga berpengaruh bagi para sopir angkot untuk memberikan pelayanan jasa yang ditawarkan dan memberikan kepuasan untuk konsumen atau pelanggan, sehingga penikmat jasa merasa puas dan akan kembali untuk menggunakan jasa mereka lagi karena adanya kepercayaan atas kecakapan dan keahlian yang dimiliki oleh sopir angkot.

3) Motivasi

Motivasi atau dorongan juga mempengaruhi jumlah penghasilan, semakin besar dorongan seorang untuk melakukan pekerjaan, semakin

¹⁵⁵ Ratna Sukmayani, *Ilmu Pengetahuan Sosial*, PT Galaxy Puspa Mega, Jakarta, 2008, h. 117.

besar pula penghasilan yang diperoleh. Berdasarkan pengakuan A, S, G dan H bahwa motivasi dalam bekerja juga menjadi penentu dalam besar kecilnya pendapatan, apalagi kalau bekerja tanpa motivasi atau sesuatu yang ingin dicapai tentu saja hal tersebut akan mengakibatkan timbulnya rasa malas untuk bekerja dan berdampak terhadap pendapatan yang akan diperoleh.

4) Keuletan Kerja

Pengertian keuletan dapat juga disamakan dengan ketekunan, keberanian untuk menghadapi segala macam tantangan. Bila saat menghadapi kegagalan maka kegagalan tersebut dijadikan sebagai bekal untuk meneliti kearah kesuksesan dan keberhasilan. Bagi S, A, Z, dan G keuletan kerja memang yang utama, karena banyak tantangan yang dialami oleh para sopir pada saat bekerja seperti kerusakan mesin, mogok, kebocoran ban. Hal seperti ini tentu saja bisa menjadi penghambat atau penghalang untuk bisa bekerja karena kalau para sopir tidak ulet, sabar, tekun dalam menghadapinya tentu saja akan mengakibatkan runtuhnya semangat untuk bekerja sehingga akan berpengaruh terhadap pendapatan yang di inginkan. Beberapa sopir rela mulai bekerja sejak pagi sebelum di bagikannya jam trayek angkot, karena pada saat inilah bagi mereka kesempatan untuk mendapatkan penumpang secara bebas dimanapun karena jam trayek angkot belum dimulai. Ketika jam trayek mulai dilaksanakan maka

para sopir wajib bekerja sesuai trayek yang telah di dapatkan, apabila terdapat yang tidak bekerja sesuai trayek maka akan merugikan sopir lain yang bekerja pada trayek tersebut karena penumpangnya naik angkot yang tidak sesuai jalurnya.

5) Banyak sedikitnya modal yang digunakan

Besar kecilnya usaha yang dilakukan seseorang sangat dipengaruhi oleh besar kecilnya modal yang dipergunakan. Suatu usaha yang besar akan dapat memberikan peluang yang besar pula terhadap pendapatan yang diperoleh. Modal yang digunakan para sopir tidaklah sedikit seperti biaya perawatan angkot dan lain-lain. Modal juga mempengaruhi pendapatan karena kalau para sopir mempunyai modal yang besar hingga bisa membuat angkotnya bisa terasa lebih aman dan nyaman saat di kendarai, tentu saja hal ini akan menarik para penumpang untuk menggunakan jasa yang ditawarkan. Angkot yang terlihat tidak layak pakai bisa mengakibatkan penumpang tidak jadi untuk menaikinya karena dianggap tidak bisa memberikan rasa aman dan nyaman. Jadi hal tersebut juga bisa mempengaruhi pendapatan para sopir angkot.

Selain faktor-faktor diatas, A dan G menambahkan bahwa persaingan dengan penyedia jasa lain juga berpengaruh besar terhadap pendapatan mereka. Apalagi angkot merupakan transportasi yang tergolong angkutan umum yang jadul dan ketinggalan jaman karena sistemnya yang masih menggunakan cara yang sama dari dulu yaitu

pembayaran. Timbul keresahan para sopir terhadap para pesaingnya terutama penyedia jasa yang menggunakan teknologi atau berbasis online, karena mereka dianggap menjadi salah satu faktor terbesar yang mempengaruhi menurunnya pendapatan para sopir angkot.

2. Dampak Hadirnya Jasa Angkutan Online Bagi Pendapatan Sopir Angkot di Kota Palangka Raya

Menggunakan teknologi pada masa sekarang memang sudah menjadi suatu kebutuhan bagi manusia, seperti penggunaan teknologi di bidang transportasi tentu akan sangat bermanfaat sekali. Salah satu penggunaan teknologi di bidang adalah taksi atau ojek yang berbasis online. Kehadiran jasa angkutan online pada saat ini memang banyak sekali memberikan berbagai kemudahan dan keunggulan dibandingkan angkutan umum. Fenomena seperti ini tentu saja akan ada dampak positif dan juga dampak negatif yang akan di timbulkan bagi masyarakat umum ataupun orang yang bekerja pada bidang yang sama yaitu bidang transportasi. Pada pembahasan sebelumnya membahas tentang pendapatan sopir angkutan kota, selanjutnya peneliti dalam sub bab ini membahas masalah dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya.

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa dampak hadirnya jasa angkutan online bagi sopir angkot adalah berkurangnya pendapatan yang signifikan. Para sopir angkot banyak mengeluhkan kehadiran angkutan online karena dianggap sangat mengganggu dan mengambil alih pasar mereka dalam

mencari penumpang. Ke tujuh responden menyatakan hal yang sama, karena menurut mereka salah satu faktor yang menyebabkan pendapatan mereka semakin menurun disebabkan oleh hadirnya jasa angkutan online. Responden pertama, S menyatakan bahwa memang tidak bisa sepenuhnya menyalahkan mereka karena sama-sama mencari rezeki, tapi memang fakta dilapangan bahwa setelah kehadiran angkutan online memang berdampak bagi pendapatan beliau yang membuat semakin sedikit. Kemudian responden lain, A dan Z menyatakan bahwa angkutan online ini sebagai pengganggu dan merugikan pekerjaan mereka sebagai sopir angkot. Selanjutnya Z juga memaparkan kegelisahannya terhadap angkutan online karena banyak hal yang dianggap tidak adil sesama penyedia jasa angkutan. Menurut beliau kalau ingin bersaing boleh saja namun harus sesuai dengan aturan angkutan seperti sim umum dan plat umum, karena hal ini harus juga dapat perhatian pemerintah setempat tentang nasib para sopir angkot.

Hemat peneliti, berdasarkan pada uraian di atas bahwa ada dua hal yang menjadi fokus pembahasan dari dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya, yaitu :

a. Dampak hadirnya jasa angkutan online

Berkaitan dengan permasalahan diatas bahwa terdapat dampak dari kejadian tersebut. Dampak merupakan akibat, imbas atau pengaruh yang terjadi baik itu negatif atau positif dari sebuah tindakan oleh satu / sekelompok orang yang melakukan kegiatan tertentu. Dampak yang

dirasakan oleh para sopir angkot di kota Palangka Raya adalah dampak negatif, terutama berdampak terhadap pendapatan sopir. Hadirnya jasa angkutan online membuat roda persaingan sesama penyedia jasa angkutan akan semakin bertambah, apalagi kehadiran pesaing baru yang hadir ini menawarkan berbagai kelebihan dibandingkan angkutan umum.

Angkutan online merupakan alat angkut barang ataupun manusia dengan berbasis internet yang memanfaatkan kemajuan teknologi dan dihubungkan dengan menggunakan sebuah aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi dalam pemesanan. Angkutan online merupakan alternatif yang digemari masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup kepraktisannya dalam pemesanan, transparansi seperti data pengemudi dan kendaraan yang dipakai, keterpercayaan terhadap pengemudi karena terdaftar di perusahaan jasa angkutan online, kenyamanan saat berkendara, fitur-fitur seperti pemesanan car, bike, food, dan express yang disesuaikan dengan kebutuhan penumpang, dan juga fitur promo yang ditawarkan.

Semua keunggulan tersebut yang tidak dimiliki oleh penyedia jasa angkutan umum seperti angkot tentu saja akan berdampak terhadap penumpang. Masyarakat yang memiliki android tentu saja akan lebih memilih angkutan online dibandingkan angkot karena berbagai pertimbangan diantara keduanya, yaitu angkutan online bisa menjemput dimanapun penumpang berada sampai dengan tujuan, sedangkan angkot tidak bisa menjemput dimana penumpang berada seperti dalam gang

ataupun jalan kecil dan harus penumpang yang menunggu agar bisa menaiki angkot sesuai dengan jalur trayek angkot yang sudah diatur oleh pemerintah setempat. Hal seperti ini akan mengakibatkan menurunnya penumpang atau pengguna angkot yang berpindah kepada angkutan online yang jauh lebih praktis sehingga akan berdampak kepada pendapatan negatif bagi pendapatan sopir angkot.

Angkutan umum dan angkutan termasuk dalam transportasi yang bergerak dalam kategori jasa yang bersifat komersial, yaitu jasa yang diberikan untuk mencari keuntungan. Persaingan dalam bekerja merupakan suatu kewajiban, karena dengan adanya persaingan maka akan menyebabkan semakin berkembangnya hal yang diberikan akan semakin bagus. Jadi siapa yang terbaik dalam menghadapi persaingan maka dialah yang akan menguasai pasar dan yang akan paling banyak mendapatkan keuntungan. Tujuan manusia bekerja agar bisa mendapatkan keuntungan adalah untuk bisa mencukupi segala kebutuhannya.

Bagi para sopir angkot hal seperti ini memang tidak bisa mereka hindari karena ini adalah bagian dari kemajuan zaman yang harus dihadapi. Menurut responden memang sebelum kehadiran angkutan online di kota Palangka Raya pendapatan mereka sudah terjadi penurunan, namun ditambah dengan hadirnya angkutan online ini membuat pendapatan mereka semakin jauh merosot dari sebelumnya. Bapak Z menambahkan bahwa para sopir angkot juga tidak bisa berbuat apa-apa, kalau mau bersaing dengan mereka juga tidak bisa karena keterbatasan kemampuan

yang mereka miliki seperti keahlian atau kecakapan, dan juga modal yang mereka miliki untuk mendukung kegiatan para sopir angkot untuk dapat bersaing ditengah majunya zaman teknologi. Responden mengakui bahwa mereka pasrah dengan keadaan dan menjalani dengan semampunya serta berharap ada tanggapan atau dari pemerintah setempat untuk para sopir angkot di kota Palangka Raya.

- b. Upaya pemerintah dalam menanggapi dampak hadirnya jasa angkutan online di kota Palangka Raya.

Kehadiran jasa angkutan online di kota Palangka Raya tentu saja memiliki dampak baik itu positif ataupun negatif. Bagi warga ini bisa jadi positif karena akan lebih banyak pilihan dalam angkutan dan bisa juga jadi pekerjaan bagi mereka yang belum bekerja, sedangkan bagi para pelaku angkutan umum seperti sopir angkot tentu saja ini akan berdampak negatif bagi mereka karena akan makin banyak pesaing maka akan semakin kecil pula peluang untuk mendapatkan penumpang yang mempengaruhi pendapatan mereka.

Hal ini seharusnya menjadi perhatian pemerintah daerah karena akan ada pihak-pihak yang merasa dirugikan dengan adanya angkutan online. Para sopir angkutan umum mengeluhkan keresahan mereka terhadap kehadiran angkutan online yang dianggap sebagai momok bagi mereka terutama sopir angkot yang pendapatannya semakin menurun. Berdasarkan hasil wawancara, ketujuh responden menyatakan bahwa belum

ada tindakan pemerintah daerah untuk menyikapi fenomena ini. Mereka menganggap pemerintah tidak peduli dan tidak mengurus nasib yang dihadapi sopir angkot terhadap hadirnya pesaing mereka yaitu jasa angkutan berbasis online. Mereka berharap agar pemerintah membuat kebijakan bagi jasa angkutan online sehingga tidak ada pihak yang merasa dirugikan dan juga sebagai wujud perhatian pemerintah untuk mensejahterakan rakyat kecil secara merata untuk kemaslahatan umat. Sebagaimana seorang pemimpin yang harusnya memperhatikan nasib-nasib seluruh masyarakatnya agar terciptanya kemaslahatan umat. Suatu hal bisa dirubah dengan jabatan, maka dari itu sebagai pemimpin ataupun pemerintah yang memiliki jabatan agar bisa membuat kebijakan untuk kemaslahatan umat ataupun masyarakat. Tindakan dan kebijaksanaan yang ditempuh oleh pemimpin atau penguasa harus sejalan dengan kepentingan umum bukan untuk golongan atau untuk diri sendiri. Penguasa adalah pengayom dan pengemban kesengsaraan masyarakat. Sebagaimana yang tertera dalam kaidah fiqh yaitu :

بِالْمَصْلَحَةِ مَنُوطُ الرَّاعِيَّةِ عَلَى الْإِمَامِ تَصَرُّفٌ

“Tindakan seorang imam terhadap rakyatnya harus dikaitkan dengan kemaslahatan.”¹⁵⁶

Kaidah ini berasal dari fatwa Imam Asy-Syafi'i.

مَنْزِلَةُ الْإِمَامِ مِنَ الرَّاعِيَّةِ مَنْزِلَةُ الْوَلِيِّ مِنَ الْبَيْتِ

¹⁵⁶ H. Abdul Mudjib, *Kaidah-kaidah Ilmu Fiqh*, Surabaya: Kalam Mulia, h. 61-62.

“Kedudukan imam terhadap rakyat adalah seperti kedudukan wali terhadap anak yatim”.

Menurut beliau, fatwa beliau berasal dari fatwa Umar bin Khattab yang diriwayatkan oleh Sa'id bin Mansyur dari Abu Ahwash dari Abi Ishaq dari Barro' bin Azib:

إِنِّي أَنْزَلْتُ نَفْسِي مِنْ مَالِ اللَّهِ مَنْزِلَةً وَلِيَّ الْيَتِيمِ إِنِ احْتَجْتُ أَخَذْتُ مِنْهُ
وَإِذَا أَيْسَرْتُ رَدَدْتُهُ وَإِذَا اسْتَعْنَيْتُ اسْتَعْفَفْتُ

“Sungguh aku menempatkan diriku terhadap harta Allah seperti kedudukan wali terhadap anak yatim, jika aku membutuhkan, aku mengambil dari padanya, dan apabila ada sisa aku kembalikan. Dan apabila aku tidak membutuhkan, aku menjauhinya (menahan diri padanya).¹⁵⁷

Pemimpin merupakan sebuah keniscayaan dalam sebuah perkumpulan ataupun suatu badan, karena tanpa seorang pemimpin maka suatu perkumpulan tidak akan berjalan dengan baik. Hal ini juga ditegaskan nabi dalam salah satu haditsnya yang intinya bahwa tiap-tiap manusia itu memimpin dirinya sendiri dan dimintai pertanggung jawabannya :

حَدَّثَنَا عَبْدُ اللَّهِ بْنُ مَسْلَمَةَ عَنْ مَالِكٍ عَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ دِينَارٍ عَنْ عَبْدِ اللَّهِ
بْنِ عُمَرَ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ أَلَا كُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ
مَسْئُولٌ عَنْ رَعِيَّتِهِ فَالْأَمِيرُ الَّذِي عَلَى النَّاسِ رَاعٍ عَلَيْهِمْ وَهُوَ مَسْئُولٌ
عَنْهُمْ وَالرَّجُلُ رَاعٍ عَلَى أَهْلِ بَيْتِهِ وَهُوَ مَسْئُولٌ عَنْهُمْ وَالْمَرْأَةُ رَاعِيَةٌ
عَلَى بَيْتِ بَعْلِهَا وَوَلَدِهِ وَهِيَ مَسْئُولَةٌ عَنْهُمْ وَالْعَبْدُ رَاعٍ عَلَى مَالِ سَيِّدِهِ
وَهُوَ مَسْئُولٌ عَنْهُ فَكُلُّكُمْ رَاعٍ وَكُلُّكُمْ مَسْئُولٌ عَنْ رَعِيَّتِهِ

Ibn umar r.a berkata : saya telah mendengar rasulullah saw bersabda : setiap orang adalah pemimpin dan akan diminta pertanggungjawaban atas kepemimpinannya. Seorang kepala negara akan diminta pertanggungjawaban perihal rakyat yang

¹⁵⁷ *Ibid.*,

dipimpinnya. Seorang suami akan ditanya perihal keluarga yang dipimpinnya. Seorang isteri yang memelihara rumah tangga suaminya akan ditanya perihal tanggungjawab dan tugasnya. Bahkan seorang pembantu/pekerja rumah tangga yang bertugas memelihara barang milik majikannya juga akan ditanya dari hal yang dipimpinnya. Dan kamu sekalian pemimpin dan akan ditanya (diminta pertanggung jawaban) dari hal yang dipimpinnya. (Bukhari, Muslim).¹⁵⁸

Hadits ini paling tidak bisa diartikan bahwa keputusan seorang pemimpin suatu pemerintahan haruslah selalu berorientasikan kepada kebaikan masyarakat. Karena seorang pemimpin yang memiliki kekuasaan atas apa yang dipimpinnya. Salah satu bentuk kekuasaan yang diperoleh oleh seorang penguasa adalah memutuskan suatu perkara atau menentukan suatu kebijakan. Maka jika kita berpegang pada kaidah ushul yang dirumuskan oleh para ulama, apa yang akan diputuskan oleh seorang pemimpin atau kebijakan apa yang akan diambil haruslah memiliki orientasi yang baik, yang bisa membawa kemaslahatan kepada yang dipimpinnya.¹⁵⁹

Merujuk pada hadits diatas bahwa setiap rakyat yang dipimpin menginginkan keadilan untuk semuanya, contohnya seperti PNS, pengusaha, guru, tukang bangunan, pengusaha jasa angkutan atau ojek dan juga seluruh lapisan masyarakat. Saat ini banyak masyarakat yang merasa bahwa pemerintah masih belum bisa berlaku adil karena masih ada yang merasa tidak mendapat perhatian dari pemerintah. Contohnya yaitu nasib

¹⁵⁸ Hasan, *Islam Is Logic*, <https://islamiclogic.wordpress.com/kumpulan-hadits-shahih/> (online 22 Januari 2019)

¹⁵⁹ Ujang Firmnsyah, *Kaidah Fiqhiyah*, <http://jangfierman.blogspot.com/2014/04/kaidah-kaidah-fiqh-tentang.html> (online 26 Januari 2019)

sopir angkot yang kini semakin tergerus oleh jaman dan ditambah lagi hadirnya semakin banyaknya pesaing yaitu angkutan yang berbasis online sehingga membuat ekonomi sopir semakin terpuruk.

Kehadiran jasa angkutan online berdampak bagi pendapatan sopir angkot sehingga hal ini dianggap harus ada kebijakan yang diambil oleh pemerintah untuk menyikapi kejadian ini, karena jika hal ini dibiarkan begitu saja tanpa ada tanggapan dari pemerintah untuk memperhatikan nasib sopir angkot maka dapat dipastikan bahwa tidak akan ada lagi yang bekerja sebagai sopir. Para sopir angkot berharap ada kebijakan yang akan dilakukan pemerintah daerah setidaknya untuk memberikan harapan para sopir angkot dalam memperbaiki ekonominya.

Kebijakan dari pemerintah juga diharapkan mampu membuat keadilan sebagai sesama penyedia jasa angkutan dan juga mencegah agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti tawuran, ribut-ribut, perselisihan antara jasa angkutan umum dan angkutan online, karena jasa angkutan online dianggap sebagai pengganggu bagi angkot. Hal ini dikarenakan angkot beroperasi berdasarkan trayek, sedangkan angkutan online bebas kemanapun tanpa trayek atau jalur yang ditentukan pemerintah sehingga hal ini ditakutkan sebagai hal yang dapat menyebabkan perselisihan antara sopir angkot dan driver angkutan online.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan tentang dampak hadirnya jasa angkutan online bagi pendapatan sopir angkutan kota di kota Palangka Raya dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pendapatan sopir angkot di kota Palangka Raya mengalami penurunan yang signifikan pada beberapa tahun terakhir sehingga menyebabkan para sopir angkot harus mencari cara agar tetap bisa bertahan untuk memenuhi kebutuhan keluarganya. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yakni kesempatan kerja yang tersedia, kecakapan dan keahlian, motivasi, keuletan kerja dan banyak sedikitnya modal yang digunakan.
2. Hadirnya jasa angkutan online bagi sopir angkutan kota berdampak bagi pendapatan sopir yang mengalami penurunan secara drastis. Kehadiran jasa angkutan online di kota Palangka Raya berdampak negatif terhadap sopir angkutan umum terutama sopir angkot dan menyebabkan banyak dari mereka berhenti dan beralih profesi dari sopir angkot. Kemajuan zaman yang memanfaatkan teknologi tentu saja akan menawarkan sejuta kelebihan dibandingkan cara konvensional sehingga lebih bisa menguasai pasar dan mendapatkan keuntungan yang lebih besar.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah dikemukakan diatas, maka dapat peneliti sarankan mengenai beberapa hal sebagai berikut:

1. Sopir angkot dan angkutan dapat memanfaatkan perkembangan kemajuan teknologi dengan baik dan benar sehingga akan menunjang dari segala bentuk kegiatan yang dilakukan agar bisa mendapatkan keuntungan yang besar dengan cara yang efektif dan efisien.
2. Sopir angkot dan angkutan online agar bisa saling menghargai satu sama lain agar tidak terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti bentrok atau hal lain sebagainya.
3. Pemerintah daerah membuat kebijakan untuk peraturan angkutan umum dan angkutan online.
4. Pemerintah daerah lebih memperhatikan lagi sarana dan prasarana terutama untuk menunjang kinerja sopir angkot sehingga dapat menaikkan pendapatan sopir angkot.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Agama RI, Departemen, *Al-Qur'an dan terjemahan*, Bogor, 2007.
- Al-Qaradhawi, Yusuf, *Daur al-Qiyam wa al-Akhlaq fi al-Iqtishad al-Islami*, Maktabah Wahbah, Kairo, 1995.
- Adam, Muhammad, *Manajemen Pemasaran Jasa Teori dan Aplikasi*. Alfabeta. Bandung. 2015.
- Bungin, Burhan, *Penelitian Kualitatif (Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya)*, Jakarta: KENCANA PRENADA MEDIA GROUP, 2010, h. 108.
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1998.
- Djoko Setijowarno dan Russ Bona Frazila, *Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*, Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr, 2003.
- E, Kuswara, *Teori-teori Kepribadian*. PT Eresco. Bandung. 1991.
- Moleong, Lexy J, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya, 2001.
- Mudjib, H. Abdul, *Kaidah-kaidah Ilmu Fiqh*, Surabaya: Kalam Mulia.
- Fathoni, Abdurrahmat, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2006.
- Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2005.

- Fidel Miro, *Pengantar Sistem Transportasi*, Jakarta: Erlangga, 2012.
- Huda, Nurul, *Ekonomi Makro Islam Pendekatan Teoretis*. Kencana. Jakarta. 2008.
- Hasbianto, Indra, *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta Tahun 2015*, Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2015.
- Ibrahim, *Metodologi Penelitian Kualitatif (Panduan Penelitian, Beserta Contoh Proposal Kualitatif)*, Bandung: ALFABETA, 2015.
- Lovelock, Cristopher H, dan Lauren K. Wright. *Manajemen Pemasaran Jasa*. PT. Intermedia. Jakarta. 2005.
- Milles, Matthew B. dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1999.
- Marbun, BN, *Kamus Manajemen*, Pustaka Sinar Harapan, 2003.
- Manan, M. Abdul, *Teori dan Praktik Ekonomi Islam*. Terj. M. Nastangin. Dana Bakti Wakaf. Yogyakarta. 1997.
- Muhammad, Abi Abdillah bin Ismail al-Bukhari, *Sahih al-Bukhari bi Hasyiyati as-Sanadi, bab Man sa ala an-Nas Takatsuran*, Arab Saudi: Dar Ihya al-Kutub, tth.
- Qardawi, Yusuf, *Kiat Islam Mengentaskan Kemiskinan*. Jakarta: Gema Insani Press, 1995.
- Rozalinda, *Ekonomi Islam: Teori dan Aplikasinya pada Aktivitas Ekonomi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2014.
- Sukirno, Sadono, *Teori Pengantar Mikro Ekonomi*, Rajagrafindo Persada, Jakarta, 2006.

Suyanto, *Refleksi dan Reformasi Pendidikan di Indonesia Memasuki Milenium III*, Adicita, Yogyakarta, 2000.

Sukmayani, Ratna, *Ilmu Pengetahuan Sosial*, PT Galaxy Puspa Mega, Jakarta, 2008.

Sudarsono, Heri, *Bank dan Lembaga Keuangan Syariah Deskripsi dan Ilustrasi*. Ekonosia. Yogyakarta. 2007.

Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Cet VI, Bandung: ALFABETA, 2010.

Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung: ITB, 2002.

Widodo, Hartono, *PAS (Pedoman Akuntansi Syariah)*. Mizan. Bandung. 2000.

B. Skripsi/Jurnal

A. Anwar A, *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antar Moda Transportasi di Kota Makassar*, *Jurnal Etnografi Indonesia*, 223, Vol. 2 No. 2, 2527-931X.

Imam Samsudin, "Sistem Pelayanan pada Angkutan Kota Rute Tetap dan Rute Bebas di Kota Palangka Raya", *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, Vol. 19 Nomor 2, Juni 2017.

Indra Hasbianto, *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta Tahun 2015*, Surakarta: Universitas Sebelas Maret, 2015.

Juhaini, *Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Sopir Angkutan Umum (PT. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)*, Medan: Universitas Sumatera Utara, 2018.

Putu Citrayani Giri, *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar Bali*, Bali: Universitas Udayana, 2017.

C. Internet

Ahmad Saifudin. Pengertian Angkutan Umum. <https://www.belajarsipil.com> (online 17 Agustus 2018).

Abu Humaid 'Arif Syarifuddin. Hadits Nabi Tentang Bekerja. <https://almanhaj.or.id/2773-para-nabi-dan-salafush-shalih-juga-bekerja.html> (online 14 Agustus 2018).

BPS. *Upah Minimum regional/Provinsi (UMR/UMP) per bulan (dalam rupiah)*. <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/917> (online 26 Juli 2018).

Dinas Komunkasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya, <Https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/sejarah-palangka-raya/> (online 04 Desember 2018).

Dinas Komunkasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya, <Https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/gambaran-umum/> (online 04 Desember 2018).

Dinas Komunkasi Informatika, Statistik Dan Persandian Kota Palangka Raya, [Https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/geografis/](https://palangkaraya.go.id/selayang-pandang/geografis/) (online 04 Desember 2018).

Hariyanto. Pengertian Transportasi Online. <http://belajarpsikologi.com> (online 14 Agustus 2018).

Hepi Prayudiawan. PSAK 23 (revisi2010). Pendapatan. <https://hepiprayudi.wordpress.com/2010/12/12/psak-revisi2010-pendapatan/> (online 15 Agustus 2018).

Hestanto. Pengertian Pendapatan. www.hestanto.web.id/pengertian-pendapatan/ (online 5 Agustus 2018).

Ikhdarisan. Perkembangan Transportasi Pada Masa Lalu, Sekarang dan diMasa Depan. <http://ikhdarisan.student.telkomuniversity.ac.id> (online 14 Agustus 2018).

Muslihin Al-Hafizh, Pendapatan Menurut Hukum Islam, www.referensimakalah.com/2013/02/pendapatan-menurut-hukum-islam.html?m=1 (online 24 Agustus 2018).

Raditya arief. Kaidah-kaidah Fikih Tentang Keuangan Islam. <http://www.nu.or.id/post/read/86804/bagaimana-mengelola-pendapatan-secara-islami> (online 2 September 2018).

StanleyAdrian,ProfilKotaPalangkaraya,[Http://beautypalangkaracity.blogspot.co.id/2016/05/demografi-kota-palangka-raja-terdiri.html](http://beautypalangkaracity.blogspot.co.id/2016/05/demografi-kota-palangka-raja-terdiri.html) (diakses 04 Desember 2018).

Ujang Firmnsyah, Kaidah Fiqhiyah,

<http://jangfierman.blogspot.com/2014/04/kaidah-kaidah-fiqh-tentang.html>. (online 2 September 2018).

Wikipedia,Transportasi,<https://id.m.wikipedia.org/wiki/Transportasi>.
(online 14 Agustus 2018).

