

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana pendukung salah satunya adalah sarana transportasi. Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, serta mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor tersebut.

Transportasi merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional, khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian seperti kegiatan perdagangan dan kegiatan industri. Dari tahun ke tahun perkembangan kegiatan ekonomi atau produksi selalu meningkat, jumlah penduduk pun semakin meningkat dan pembangunan jalan raya semakin meningkat. Sehingga mobilitas penduduk akan mengalami sebuah peningkatan sejalan dengan kebutuhan masyarakat akan perkembangan ekonomi.

Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang tinggi menyebabkan makin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam maupun ke luar kota. Salah satu cara untuk memenuhi

kebutuhan pelayanan jasa angkutan yaitu dengan penyediaan pelayanan angkutan umum perkotaan.

Mengingat bahwa pelayanan angkutan umum perkotaan merupakan kebutuhan yang harus dipenuhi terutama untuk kota-kota besar dengan kepadatan dan mobilitas penduduk yang tinggi, tidak terkecuali Kota Bandung. Kota Bandung merupakan ibu kota Provinsi Jawa Barat yang berperan sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, pembelajaran, serta transportasi. Kota Bandung juga merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat, serta merupakan kota terbesar ketiga di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya menurut jumlah kepadatan penduduk.

Berdasarkan data yang diperoleh dari BPS Kota Bandung, saat ini penduduk Kota Bandung berjumlah 2.470.802 jiwa. Dari jumlah penduduk tersebut, 71.93% merupakan penduduk usia produktif. Dapat dipahami bahwa usia produktif adalah usia yang tingkat mobilitasnya lebih tinggi dibandingkan dengan usia muda maupun usia lanjut (non produktif). Dengan banyaknya masyarakat yang mobilitasnya tinggi tentu harus didukung juga dengan moda transportasi umum.

Di Kota Bandung sendiri transportasi umum yang biasa digunakan masyarakat untuk berpergian banyak jenisnya mulai dari angkot, bis Trans Metro Bandung, mikro bis, bis kota (DAMRI), bis sekolah, dan ojek. Berbagai jenis moda transportasi umum di Kota Bandung dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut ini:

Tabel 1.1
Jumlah Armada Transportasi Umum Perkotaan Yang Ada Di Kota Bandung (Unit)
Tahun 2015

No	Jenis Angkutan	Jumlah Lintasan Trayek	Jumlah Armada
1	Angkutan Kota (ANGKOT)	39	5521
2	Taksi	-	1856
3	Bis Kota (DAMRI)	6	142
4	Bis Trans Metro Bandung	4	40
5	Bis Sedang/Mikro Bis	3	40
6	Bis Sekolah	4	36
Total		56	7635

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung (Diolah)

Berdasarkan tabel 1.1 dapat diketahui dari sekian banyak moda transportasi umum yang ada di Kota Bandung, transportasi yang paling banyak jumlah armadanya adalah Angkutan Kota (ANGKOT) sebanyak 5521 unit. Akan tetapi tidak hanya angkutan kota yang memiliki jumlah armada yang banyak, transportasi taksi pun memiliki jumlah armada yang banyak yaitu berjumlah 1856 unit.

Jumlah armada taksi yang ada di Kota Bandung menduduki posisi kedua dari total keseluruhan transportasi umum yang ada di Kota Bandung. Di Kota Bandung sendiri taksi pun dioperasikan oleh beberapa perusahaan. Tercatat oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung, hingga akhir tahun 2015 ada 11 perusahaan taksi yang beroperasi di Kota Bandung, salah satunya adalah Taksi Gemah Ripah.

Adapun data jumlah armada taksi yang beroperasi di Kota Bandung adalah sebagai berikut:

Tabel 1.2
Jumlah Armada Taksi Yang Beroperasi Di Kota Bandung Tahun 2015

No	Nama Taksi	Jumlah Izin	Realisasi Kendaraan	Sumber Izin
1	Gemah Ripah	472	472	Izin dari Kota Bandung
2	Kota Kembang	261	261	Izin dari Kota Bandung
3	Putra	255	255	Izin dari Kota Bandung
4	Blue Bird	211	211	Izin dari Kota Bandung
5	Aa	300	156	Izin dari Kota Bandung
6	Primkopau	136	136	Izin dari Kota Bandung
7	Cipaganti	103	103	Izin dari Kota Bandung
8	Rina Rini	102	102	Izin dari Kota Bandung
9	Damai Raya	50	50	Izin dari Kota Bandung
10	Gemah Ripah	41	41	Izin dari Provinsi
11	Cipaganti	69	69	Izin dari Provinsi
Jumlah		2000	1856	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung

Berdasarkan tabel 1.2 dapat diketahui perusahaan Taksi Gemah Ripah merupakan operator dengan jumlah kendaraan tertinggi apabila dibandingkan dengan perusahaan taksi lainnya. Taksi Gemah Ripah merupakan salah satu perusahaan taksi di Kota Bandung yang banyak digunakan masyarakat untuk berpergian.

Taksi mempunyai sifat yang berbeda dengan angkutan umum lainnya. Perbedaan tersebut meliputi rute yang tergantung pada permintaan penumpang, kenyamanan yang relatif baik, waktu tempuh lebih cepat, serta kemudahan untuk

mendapatkan angkutan taksi di hampir semua tempat. Kelebihan yang dimiliki taksi ditinjau dari tingkat kenyamanan dan waktu tempuhnya akan menggambarkan kondisi angkutan yang ideal dan sesuai dengan tuntutan konsumen. Apalagi di kota besar seperti Kota Bandung, taksi sudah menjadi bagian dari layanan transportasi perkotaan masyarakat sejak lama dengan pertimbangan perjalanan yang lebih cepat, aman, serta nyaman jika dibandingkan dengan memakai kendaraan umum lainnya. Akan tetapi, banyaknya anggapan bahwa transportasi ini memiliki *cost* yang lebih tinggi dari moda transportasi umum lainnya membuat stigma di masyarakat bahwa layanan taksi masih hanya diperuntukkan untuk masyarakat menengah ke atas.

Taksi dikenal sebagai moda "*paratransit*" yang merupakan salah satu angkutan umum alternatif yang banyak diminati masyarakat. Jenis jasa angkutan ini memiliki pangsa pasar yang baik di Kota Bandung, terutama oleh penumpang dengan tujuan perjalanan dan tingkat kepentingannya yang tinggi maupun tingkat kenyamanan dan keamanannya yang tertentu. Taksi memang memiliki kelebihan utama dalam pelayanan angkutan umum, bila dilihat dari keleluasaan waktu yang tidak terjadwal, rute pelayanan dan tempat pemberhentian yang bebas, serta dilengkapi dengan argometer. Hal ini juga yang diterapkan oleh perusahaan Taksi Gemah Ripah.

Perusahaan Taksi Gemah Ripah mulai beroperasi di Kota Bandung pada tahun 1994. Visi dari perusahaan taksi ini adalah memprioritaskan keselamatan jiwa dan misinya adalah untuk selalu maju dan berkembang dibidang jasa transportasi taksi. Dari hasil wawancara dengan perusahaan Taksi Gemah Ripah, Taksi Gemah Ripah adalah perusahaan taksi di Kota Bandung yang memiliki jumlah sopir dan

kendaraan terbanyak dibandingkan dengan perusahaan taksi lainnya, yaitu 472 armada yang beroperasi 24 jam dan dilengkapi dengan radio komunikasi dan AC (*air conditioner*). Oleh karena itu, Taksi Gemah Ripah memiliki beberapa keunggulan yaitu antara lain kemudahan pelanggan untuk menggunakan taksi karena jumlah armada taksi yang tersedia banyak dan tarif argo yang relatif murah jika dibandingkan dengan taksi lain yang ada di Kota Bandung.

Untuk sistem penggajian sopir, khususnya perusahaan Taksi Gemah Ripah menerapkan retribusi sebesar Rp. 250.000 per harinya yang harus disetorkan setiap sopir taksi beroperasi. Artinya pendapatan yang dihasilkan oleh sopir Taksi Gemah Ripah setiap harinya dipotong dengan pajak retribusi yang harus diberikan ke perusahaan tempat mereka bekerja. Akan tetapi hal ini dirasa perusahaan tidak terlalu memberatkan karyawannya, sebab sistem kerja mereka yang *full time* selama 24 jam beroperasi sehingga para sopir Taksi Gemah Ripah dapat memanfaatkan waktu sebaik-baiknya untuk bekerja. Sistem kerja yang normal bagi para sopir yaitu dengan hitungan 1x1 {satu hari kerja dan satu hari libur}.

Pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung juga dipengaruhi oleh permasalahan-permasalahan transportasi di kota-kota besar di Indonesia pada umumnya, seperti permasalahan kemacetan yang juga terjadi di Kota Bandung. Sudah umum diketahui bahwa Kota Bandung merupakan salah satu kota yang lalu lintasnya sangat padat dan berakibat pada kemacetan. Dinas Perhubungan Kota Bandung menyebutkan bahwa kemacetan yang terjadi di Kota Bandung membuat transportasi kendaraan roda empat memiliki waktu tempuh 2,2 kali lipat lebih lama

dibandingkan kendaraan roda dua. Kondisi ini tentunya akan berpengaruh terhadap kegiatan usaha transportasi, khususnya transportasi taksi.

Permasalahan kemacetan di Kota Bandung disebabkan oleh adanya kepadatan kendaraan, peningkatan penggunaan kendaraan pribadi, upaya-upaya perbaikan jalan dan gorong-gorong, angkot yang ngetem sembarangan, serta pedangang kaki lima berjualan di tepi jalan yang menyebabkan penyempitan jalan. Permasalahan kemacetan ini berdampak pada berkurangnya pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah. Hal ini dikarenakan kemacetan membuat sopir Taksi Gemah Ripah yang harusnya bisa mendapatkan penumpang lebih banyak, akan tetapi karena kemacetan menjadi lebih sedikit.

Terjadinya kemacetan membuat penumpang yang biasa menggunakan taksi berpindah ke moda transportasi lain yang lebih cepat seperti transportasi ojek online atau taksi online yang sedang menjadi tren beberapa tahun terakhir ini. Selain lebih cepat dari taksi pada umumnya, penumpang lebih memilih ojek online atau taksi online karena angkutan seperti Taksi Gemah Ripah dianggap penumpang mempunyai tarif yang lebih mahal ketika terjadi kemacetan karena sistem argo yang terus berjalan, sedangkan transportasi online menetapkan tarif sesuai dengan jarak tujuan penumpang.

Transportasi online merupakan jasa transportasi berbasis aplikasi telepon genggam yang memungkinkan seorang penumpang untuk memesan angkutan seperti Go-Jek, Go-Car, Grab, dan Uber melalui aplikasi tersebut. Terbukti, meskipun terbilang moda baru dalam layanan transportasi massal, akan tetapi

transportasi online telah menjadi pilihan baru bagi calon penumpang yang dapat menyaingi moda transportasi umum lainnya.

Kemunculan layanan transportasi online saat ini merupakan pesaing bagi taksi-taksi yang sudah beroperasi sebelumnya di Kota Bandung, khususnya Taksi Gemah Ripah. Dari hasil wawancara dengan beberapa sopir Taksi Gemah Ripah, mereka menuturkan bahwa saat ini pendapatan yang dihasilkan sangat berkurang semenjak adanya ojek dan taksi online. Pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah juga akan ditentukan oleh seberapa banyak sopir tersebut mendapatkan penumpang setiap harinya, serta jarak tempuh penumpang menentukan jumlah biaya yang harus dibayarkan oleh pengguna jasa transportasi ini. Seberapa banyak sopir tersebut mampu mengangkut penumpang juga tergantung dari usia para sopir. Hal ini sangat berkaitan dengan efisiensi waktu mereka bekerja. Sopir yang berusia lanjut akan kalah produktif dengan sopir yang berusia muda.

Kemudian yang tidak kalah penting adalah tingkat pendidikan dari sopir tersebut, perbedaan tingkat pendidikan satu sopir dengan sopir lainnya akan turut menentukan besaran pendapatan yang mampu dia hasilkan. Hal tersebut berbanding lurus dengan sebuah teori yang menyatakan bahwa usia, pengalaman kerja, jumlah output, serta harga merupakan bagian dari determinan (penentu) utama dari produktifitas yang tentu berpengaruh terhadap penghasilan yang didapatkan oleh pekerja (Sunar, 2012:169).

Berdasarkan fenomena-fenomena yang diceritakan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang hal-hal apa saja yang mempengaruhi

pendapatan sopir angkutan Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung, serta keadaan atau kondisi sopir taksi saat ini ditengah ketatnya persaingan angkutan umum perkotaan, sehingga penulis mengambil judul “**Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi (Studi Kasus Taksi Gemah Ripah Kota Bandung)**”.

1.2 Identifikasi Masalah Dan Rumusan Masalah

1.2.1 Identifikasi Masalah

Taksi merupakan salah satu jenis layanan transportasi umum perkotaan yang mempunyai karakteristik pelayanan khusus, yang merupakan perpaduan antara kendaraan pribadi dan kendaraan umum (Levinson & Weant, 1992). Oleh karenanya taksi bisa melayani ke semua tempat diseluruh penjuru kota dan juga dapat dipesan melalui panggilan telepon serta memberikan pelayanan perjalanan secara pribadi, sehingga taksi bisa dikatakan cenderung merupakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Selain taksi, masih banyak lagi jenis angkutan umum perkotaan yang ada di Kota Bandung.

Banyaknya jenis angkutan umum di Kota Bandung menyebabkan begitu banyak persaingan di antara sopir angkutan itu sendiri. Selain itu, pertumbuhan penduduk Kota Bandung yang konsisten ikut mempengaruhi meningkatnya jumlah kendaraan pribadi. Hal ini tentu saja menyebabkan semakin berkurangnya penggunaan masyarakat terhadap angkutan umum perkotaan. Kondisi ini juga yang menyebabkan semakin berkurangnya jumlah penumpang angkutan umum perkotaan.

Semakin sedikitnya jumlah penumpang juga ikut dirasakan oleh perusahaan-perusahaan taksi, tidak terkecuali perusahaan Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung. Penurunan jumlah penumpang Taksi Gemah Ripah memberikan dampak terhadap pendapatan sopirnya. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah adalah permasalahan yang terjadi di luar perusahaan (umum) dan juga permasalahan yang terjadi di dalam perusahaan itu sendiri.

Di luar perusahaan, permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Bandung menyebabkan sulitnya sopir Taksi Gemah Ripah untuk mendapatkan penumpang. Terjadinya kemacetan akan berdampak pada jarak tempuh beroperasi menjadi lebih sedikit, lalu kesempatan untuk mendapatkan penumpang akan menjadi lebih sedikit sehingga pendapatan sopir taksi pun menjadi berkurang. Fenomena kemacetan pun membuat calon penumpang lebih memilih moda lain yang lebih cepat misalnya ojek online, karena calon penumpang akan berfikir jika menggunakan taksi perjalanan akan lebih lama. Hal ini tentu saja sangat mempengaruhi pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.

Permasalahan yang terjadi di dalam perusahaan pun ikut berpengaruh terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah salah satunya adalah curahan jam kerja yang digunakan para sopir untuk bekerja. Semakin banyak waktu yang dipakai untuk bekerja, maka pendapatan sopir juga akan bertambah. Waktu bekerja sopir juga sangat tergantung oleh usia sopir itu sendiri. Menurut teori, usia merupakan salah satu determinan utama terhadap produktivitas (Sunar, 2012:169). Maka dapat disimpulkan bahwa semakin muda usia si sopir maka kemampuan dan ketahanan dia bekerja akan lebih efektif dan efisien. Misalnya saja dari 24 jam

waktu yang diberikan perusahaan, sopir yang muda akan mampu bekerja lebih lama daripada sopir yang usianya lebih tua.

Faktor perbedaan tingkat pendidikan antara sopir satu dengan lainnya juga akan berpengaruh terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah, karena hal itu berkaitan dengan produktivitas kerja. Dalam buku yang ditulis (simanjuntak edisi 2001) menyatakan bahwa semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka peluang untuk mendapatkan pendapatan akan bertambah tinggi juga. Sopir yang berpendidikan lebih tinggi cara berfikirnya akan lebih baik dibandingkan dengan sopir taksi dengan tingkat pendidikan yang rendah. Bagaimana dia menghadapi permasalahan yang terjadi di jalan itu akan berbeda antara sopir yang pendidikannya rendah dengan sopir yang pendidikannya tinggi.

Faktor lain yang juga berpengaruh terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah adalah pengalaman kerja sopir Taksi Gemah Ripah yang bersangkutan. Semakin lama dia bekerja sebagai sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung, maka pengalaman yang dimilikinya akan semakin banyak. Sebagai contoh, sopir taksi yang sudah berpengalaman akan tahu bagaimana karakteristik penumpangnya, seluk beluk jalanan di Kota Bandung sehingga sopir yang sudah berpengalaman akan bekerja lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan berbagai permasalahan yang terjadi, penelitian lebih difokuskan untuk membahas apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir taksi, khususnya yang terjadi di perusahaan Taksi Gemah Ripah Kota Bandung yaitu faktor usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang,

rata-rata pendapatan per penumpang, persepsi kemacetan, serta persepsi transportasi online.

1.2.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas, adapun permasalahan yang akan dianalisis adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi sopir Taksi Gemah Ripah saat ini jika dilihat dari variabel pendapatan, usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang, persepsi transportasi online, persepsi kemacetan.
2. Bagaimana hubungan antara usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang, persepsi transportasi online, persepsi kemacetan dengan pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas, antara lain adalah sebagai berikut:

1. Menjelaskan bagaimana kondisi sopir Taksi Gemah Ripah saat ini jika dilihat dari variabel pendapatan, usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang, persepsi tentang persepsi transportasi online, persepsi tentang kemacetan.
2. Menjelaskan bagaimana hubungan antara usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per

penumpang, persepsi transportasi online, persepsi kemacetan dengan pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis/Akademik

Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pada pengembangan ilmu pendidikan, khususnya dalam dunia perekonomian dimasyarakat. Searah dengan tujuan penelitian diatas, maka diharapkan hasil dari penelitian tersebut dapat memberikan kegunaan teoritis atau akademis berupa tambahan sumber informasi dan sumber referensi bagi masyarakat pada umumnya serta khususnya perpustakaan fakultas ekonomi Universitas Pasundan dalam bidang transportasi umum di Kota Bandung.

1.4.2 Kegunaan Praktis/Empiris

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan praktis atau empiris berupa:

1. Untuk menerapkan dan mengaplikasikan ilmu yang telah diperoleh selama menempuh kuliah dalam permasalahan praktis di lapangan.
2. Untuk menambah ilmu dan informasi khususnya dalam sektor transportasi umum.