

BAB II

KAJIAN PUSTAKA, KERANGKA PEMIKIRAN

DAN HIPOTESIS

2.1 Kajian Pustaka

Dalam penelitian ini dibutuhkan *review* terhadap teori-teori dan norma-norma yang relevan terkait dengan Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Taksi Gemah Ripah Kota Bandung.

2.1.1 Ekonomi Sumber Daya Manusia

Sumber Daya Manusia merupakan faktor yang sangat penting untuk setiap usaha, begitu pula untuk pemerintahan agar dapat menjalankan fungsinya sebenarnya. Banyak defenisi yang dapat digunakan untuk mendefenisikan sumber daya manusia. Menurut (Susilo, 2002:3),”sumber daya manusia adalah pilar penyangga utama sekaligus penggerak roda organisasi dalam usaha mewujudkan visi dan misi dan tujuannya”.

”Sumber daya manusia harus didefinisikan bukan dengan apa yang sumber daya manusia lakukan, tetapi apa yang sumber daya manusia hasilkan”, sebagaimana yang dikemukakan oleh (Mathis dan Jackson, 2002:4). Maka dari itu, Sumber Daya Manusia merupakan faktor yang penting bagi setiap usaha. Sumber daya manusia yang berkualitas akan menentukan kejayaan atau kegagalan dalam persaingan (Tambunan, 2003:15).

“Nilai sumber daya manusia adalah jumlah nilai dari sumber daya manusia pada sebuah organisasi yang dapat juga disebut sebagai modal intelektual yang terdiri dari orang-orang dalam organisasi, kemampuan yang mereka miliki, dan menggunakannya dalam pekerjaan mereka. Sehingga bagian terpenting dari peningkatan nilai sumber daya manusia adalah dengan mendayagunakan semua bakat-bakat orang-orang yang ada dalam organisasi dan mengambil yang terbaik dari populasi yang bervariasi di luar organisasi. Disebabkan perubahan kependudukan tenaga kerja, manajemen sumber daya manusia harus memaksimalkan kapabilitas sumber daya manusia yang bervariasi. Ditambahkan, praktisi sumber daya manusia haruslah orang-orang yang meyakinkan semua tenaga kerja tanpa melihat latar belakang mereka, menyediakan kesempatan untuk mengembangkan kapabilitas mereka ”sebagaimana dikemukakan oleh (Mathis dan Jackson, 2002:29). Begitu juga dengan pemerintahan, apabila di dalamnya terdapat sumber daya manusia yang berkualitas tentu akan menjadikan daerah tersebut Berjaya”. Bagi perekonomian negara, kejayaan suatu pemerintahan akan menjadikan perekonomian suatu negara lebih baik. Oleh karena itu meningkatkan kualitas sumber daya manusia sangat penting dilakukan untuk meningkatkan kinerja dalam bisnis (Kuratko dan Hodgets, 1998:87).

2.1.2 Tenaga Kerja

2.1.2.1 Definisi Tenaga Kerja

Tenaga kerja merupakan penduduk yang berada dalam usia kerja. Menurut “UU No. 13 tahun 2003 Bab I pasal 1 ayat 2” disebutkan bahwa tenaga kerja adalah setiap orang yang mampu melakukan pekerjaan guna menghasilkan barang

dan atau jasa baik untuk memenuhi kebutuhan sendiri maupun untuk masyarakat. Secara garis besar penduduk suatu negara dibedakan menjadi dua kelompok, yaitu tenaga kerja dan bukan tenaga kerja. Sedangkan menurut (Simanjuntak, 2001) dalam bukunya “Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia” tenaga kerja adalah penduduk yang sudah atau sedang bekerja, yang sedang mencari pekerjaan, dan yang melaksanakan kegiatan lain seperti bersekolah dan mengurus rumah tangga. Secara praksis pengertian tenaga kerja dan bukan tenaga kerja menurut dia hanya dibedakan oleh batas umur. Jadi yang dimaksud dengan tenaga kerja yaitu individu yang sedang mencari atau sudah melakukan pekerjaan yang menghasilkan barang atau jasa yang sudah memenuhi persyaratan ataupun batasan usia yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang yang bertujuan untuk memperoleh hasil atau upah untuk kebutuhan hidup sehari-hari.

Dalam proses produksi sebagai suatu struktur dasar aktivitas perekonomian, tenaga kerja merupakan faktor yang sangat penting, karena tenaga kerja tersebut bertindak sebagai pelaku ekonomi, berbeda dengan faktor produksi lainnya yang bersifat pasif (seperti: modal, bahan baku, mesin, dan tanah). Tenaga kerja berkemampuan bertindak aktif, mampu mempengaruhi dan melakukan manajemen terhadap faktor produksi lainnya yang terlibat dalam proses produksi (Sumarsono, 2003).

Tenaga kerja merupakan salah satu faktor produksi yang sangat penting disamping sumber alam, modal dan teknologi. Apabila ditinjau secara umum pengertian tenaga kerja adalah menyangkut manusia yang mampu bekerja untuk menghasilkan barang atau jasa dan mempunyai nilai ekonomis yang dapat berguna

bagi kebutuhan masyarakat. Secara fisik kemampuan bekerja diukur dengan usia. Dengan kata lain orang dalam usia kerja dianggap mampu bekerja (Putri, 2013).

Menurut (Simanjuntak, 2001) teori ekonomi tenaga kerja menjelaskan bagaimana memanfaatkan tenaga kerja sebaik-baiknya untuk menghasilkan barang dan jasa guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Tenaga kerja terdiri dari angkatan kerja dan bukan angkatan kerja. Angkatan kerja adalah seluruh penduduk yang berumur sepuluh tahun keatas yang mempunyai kegiatan terbanyak bekerja dan mencari pekerjaan. Angkatan kerja atau *Labour Force* terdiri dari:

1. Golongan yang bekerja atau *employed persons*.
2. Golongan yang menganggur dan mencari pekerjaan.

2.1.2.2 Klasifikasi Tenaga Kerja

Klasifikasi adalah penyusunan bersistem atau berkelompok menurut standar yang di tentukan. Maka, klasifikasi tenaga kerja adalah pengelompokan akan ketenaga kerjaan yang sudah tersusun berdasarkan kriteria yang sudah di tentukan, yaitu:

- **Berdasarkan Penduduknya**

- 1) Tenaga kerja

Tenaga kerja adalah seluruh jumlah penduduk yang dianggap dapat bekerja dan sanggup bekerja jika tidak ada permintaan kerja. Menurut Undang-Undang Tenaga Kerja, mereka yang dikelompokkan sebagai tenaga kerja yaitu mereka yang berusia antara 15 tahun sampai dengan 64 tahun.

2) Bukan tenaga kerja

Bukan tenaga kerja adalah mereka yang dianggap tidak mampu dan tidak mau bekerja, meskipun ada permintaan bekerja. Menurut Undang-Undang Tenaga Kerja No. 13 Tahun 2003, mereka adalah penduduk di luar usia, yaitu mereka yang berusia di bawah 15 tahun dan berusia di atas 64 tahun. Contoh kelompok ini adalah para pensiunan, para lansia (lanjut usia) dan anak-anak.

- **Berdasarkan Batas Kerja**

1) Angkatan kerja

Angkatan kerja adalah penduduk usia produktif yang berusia 15-64 tahun yang sudah mempunyai pekerjaan tetapi sementara tidak bekerja, maupun yang sedang aktif mencari pekerjaan.

2) Bukan angkatan kerja

Bukan angkatan kerja adalah mereka yang berumur 10 tahun ke atas yang kegiatannya hanya bersekolah, mengurus rumah tangga dan sebagainya. Contoh kelompok ini adalah: anak sekolah dan mahasiswa, para ibu rumah tangga dan orang cacat, dan para pengangguran sukarela.

- **Berdasarkan Kualitasnya**

1) Tenaga kerja terdidik

Tenaga kerja terdidik adalah tenaga kerja yang memiliki suatu keahlian atau kemahiran dalam bidang tertentu dengan cara sekolah atau pendidikan formal dan nonformal. Contohnya: pengacara, dokter, guru, dan lain-lain.

2) Tenaga kerja terlatih

Tenaga kerja terlatih adalah tenaga kerja yang memiliki keahlian dalam bidang tertentu dengan melalui pengalaman kerja. Tenaga kerja terampil ini dibutuhkan latihan secara berulang-ulang sehingga mampu menguasai pekerjaan tersebut. Contohnya: apoteker, ahli bedah, mekanik, sopir dan lain-lain.

3) Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih

Tenaga kerja tidak terdidik dan tidak terlatih adalah tenaga kerja kasar yang hanya mengandalkan tenaga saja. Contoh: kuli, buruh angkut, pembantu rumah tangga, dan sebagainya.

2.1.3 Teori Produktivitas Kerja

Menurut Simanjuntak (2001:38-42), produktivitas mengandung pengertian filosofis-kualitatif dan kuantitatif-teknis operasional. Secara filosofis-kualitatif, produktivitas mengandung pandangan hidup dan sikap mental yang selalu berusaha untuk meningkatkan mutu kehidupan. Keadaan hari ini harus lebih baik dari hari kemarin, dan mutu kehidupan besok harus lebih baik dari hari ini. Pandangan hidup dan sikap mental yang demikian akan mendorong manusia untuk tidak cepat merasa puas, akan tetapi terus mengembangkan diri dan meningkatkan kemampuan kerja.

Untuk definisi kerja secara kuantitatif, produktivitas merupakan perbandingan antara hasil yang dicapai (keluaran) dengan keseluruhan sumber daya (masukan) yang dipergunakan persatuan waktu. Definisi kerja ini mengandung cara atau metode pengukuran. Walaupun secara teori dapat dilakukan, akan tetapi dalam praktik sukar dilaksanakan, terutama karena sumber

daya masukan yang dipergunakan umumnya terdiri atas banyak macam dan dalam proporsi yang berbeda.

Peningkatan produktivitas dapat terwujud dalam empat bentuk, yaitu:

- a. Jumlah produksi yang sama diperoleh dengan menggunakan sumber daya yang lebih sedikit;
- b. Jumlah produksi yang lebih besar dicapai dengan menggunakan dengan sumber daya yang kurang;
- c. Jumlah produksi yang lebih besar dicapai dengan menggunakan dengan sumber daya yang sama dan atau;
- d. Jumlah produksi yang jauh lebih besar diperoleh dengan penambahan sumber daya yang relatif lebih kecil.

Sumber daya masukan dapat terdiri atas beberapa faktor produksi seperti tanah, gedung, mesin, peralatan, bahan mentah, dan sumber daya manusia sendiri. Produktivitas masing-masing faktor produksi tersebut dapat dilakukan baik secara bersama-sama maupun secara berdiri sendiri. Dalam hal ini, peningkatan produktivitas manusia merupakan sasaran strategis karena peningkatan produktivitas faktor-faktor lain sangat tergantung pada kemampuan tenaga manusia yang memanfaatkannya.

Dengan pendekatan sistem, faktor yang mempengaruhi produktivitas karyawan perusahaan dapat digolongkan pada tiga kelompok, yaitu:

1. Yang menyangkut kualitas dan kemampuan fisik pekerja;
2. Sarana pendukung, dan
3. Supra sarana.

1) **Kualitas dan Kemampuan**

Kualitas dan kemampuan karyawan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, latihan, motivasi kerja, etos kerja, mental dan kemampuan fisik pekerja yang bersangkutan. Pendidikan memberikan pengetahuan bukan saja yang langsung dengan pelaksanaan tugas, akan tetapi juga dengan landasan untuk memperkembangkan diri serta kemampuan memanfaatkan semua sarana yang ada di sekitar kita untuk kelancaran tugas. Semakin tinggi tingkat pendidikan semakin tinggi produktivitas kerja.

Latihan kerja melengkapi pekerja dengan keterampilan dan cara-cara yang tepat untuk menggunakan peralatan kerja. Pada dasarnya latihan melengkapi pendidikan. Pendidikan biasanya bersifat umum, sedangkan latihan bersifat khusus dan teknis operasional. Tingkat pendidikan angkatan kerja Indonesia dewasa ini umumnya rendah. Sebab itu latihan kerja diperlukan bukan saja sebagai pelengkap pendidikan akan tetapi justru sekaligus untuk memberikan dasar-dasar pengetahuan.

Bagi pengusaha, program dan penyediaan fasilitas latihan merupakan investasi berharga, yang hasilnya diperoleh kembali dalam bentuk peningkatan produktivitas kerja karyawannya. Peningkatan produktivitas tersebut akan memberikan kemungkinan yang lebih besar bagi pengusaha untuk memperbaiki pengupahan karyawannya yang kemudian akan mendorong kegairahan dan semangat kerja karyawannya.

Faktor lain yang mempengaruhi produktivitas kerja adalah motivasi kerja, etos kerja, dan sikap mental karyawan. Pemupukkan motivasi, etos dan sikap kerja yang berorientasi kepada produktivitas membutuhkan waktu yang lama dan

memerlukan teknik-teknik tertentu, antara lain dengan menciptakan iklim dan lingkungan kerja yang menyenangkan dan hubungan industrial yang serasi.

Kemampuan fisik pekerja memerlukan perhatian pengusaha dewasa ini, terutama karena tingkat upah umumnya rendah sehingga pemenuhan gizi dan kesehatan pekerja umumnya sangat terbatas. Terutama untuk pekerja berpenghasilan rendah usaha-usaha perbaikan penghasilannya akan meningkatkan kemampuan fisik dan kemudian memungkinkan peningkatan produktivitas kerja mereka.

2) Sarana Pendukung Untuk Meningkatkan Produktivitas Kerja

Produktivitas kerja karyawan perusahaan dapat dikelompokkan pada dua golongan, yaitu:

- 1) Menyangkut lingkungan kerja, termasuk teknologi dan cara produksi, sarana dan peralatan produksi yang digunakan, tingkat keselamatan dan kesehatan kerja serta suasana dalam lingkungan kerja itu sendiri.
- 2) Menyangkut kesejahteraan pekerja yang terjamin dalam sistem pengupahan dan jaminan sosial, serta jaminan kelangsungan kerja.

Sebagaimana dikemukakan diatas perbaikan-perbaikan di bidang lingkungan kerja dapat menumbuhkan kegairahan, semangat dan kecepatan kerja. Demikian juga perbaikan-perbaikan di bidang pengupahan dan jaminan sosial dapat menumbuhkan motivasi dan meningkatkan kemampuan fisik karyawan. Di samping itu, dengan tingkat upah dan jaminan social yang baik, semakin banyak anggota keluarga terutama ibu-ibu rumah tangga yang masuk pasar kerja. Adanya kepastian atas kelangsungan pekerjaan dan menghasilkan yang akan diperoleh

hingga hari tua, merupakan daya pendorong yang besar untuk meningkatkan produktivitas kerja. Dalam hal ini termasuk adanya jaminan dan kepastian bahwa pekerja dan keluarganya akan mendapat pelayanan kesehatan dan tunjangan khusus pada saat-saat sangat diperlukan.

3) Supra Sarana

Aktivitas perusahaan tidak terjadi dalam isolasi. Apa yang terjadi dalam perusahaan dipengaruhi oleh apa yang terjadi diluarnya, seperti sumber-sumber faktor produksi yang akan digunakan, prospek pemasaran, perpajakan, perijinan lingkungan hidup, dan lain-lain. Kebijakan pemerintah di bidang ekspor impor, pembatasan-pembatasan dan pengawasan, juga mempengaruhi ruang gerak pimpinan perusahaan dan jalannya aktivitas di perusahaan.

Hubungan antara pengusaha dan pekerja juga mempengaruhi kegiatan-kegiatan sehari-hari. Sebagaimana pandangan pengusaha, terhadap pekerja, sejauh mana hak-hak pekerja mendapat perhatian pengusaha, serta sejauh mana pekerja di ikutsertakan dalam penentuan kebijakan perusahaan, merupakan faktor yang mempengaruhi partisipasi pekerja dalam keseluruhan proses produksi.

Kemampuan manajemen menggunakan sumber-sumber secara maksimal dan menciptakan sistem kerja yang optimal, akan menentukan tinggi rendahnya produktivitas kerja karyawan. Peranan manajemen sangat strategis untuk meningkatkan produktivitas, yaitu dengan mengombinasikan dan mendayagunakan semua sarana produksi, menerapkan fungsi-fungsi manajemen, menciptakan sistem kerja dan pembagian kerja, menempatkan orang yang tepat

pada pekerjaan yang tepat, serta menciptakan kondisi dan lingkungan kerja yang aman dan nyaman.

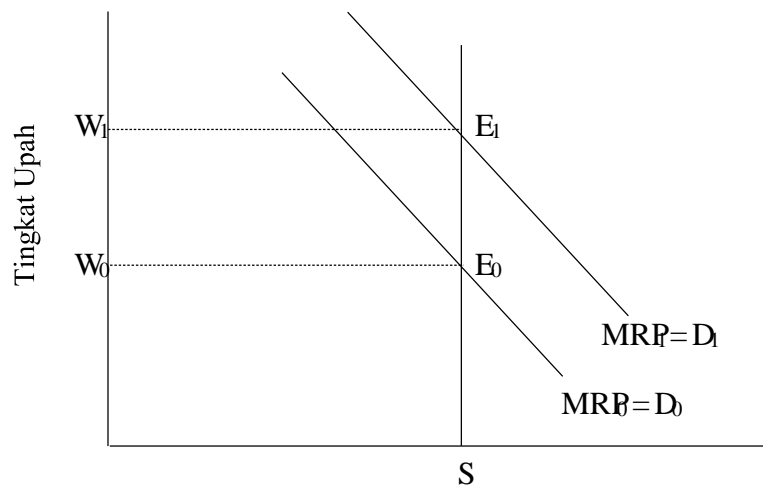
Perusahaan adalah suatu tempat dimana pekerja memperoleh pengalaman kerja dan kesempatan meningkatkan keterampilannya. Kesempatan seperti itu dapat dinikmati pekerja hanya bila pimpinan perusahaan memungkinkannya.

Secara umum dapat dikemukakan bahwa faktor manajemen sangat berperan dalam meningkatkan produktivitas pekerja perusahaan, baik secara langsung melalui perbaikan perorganisasian dan tata kerja yang memperkecil pemborosan dan keborosan penggunaan sumber-sumber, maupun secara langsung, melalui fasilitas latihan serta perbaikan penghasilan dan jaminan sosial pekerja.

2.1.3.1 Sumber-Sumber Kenaikan Produktivitas

Menurut Sukirno (2002:356-358) produktivitas dapat didefinisikan sebagai produksi yang diciptakan oleh seorang pekerja pada suatu waktu tertentu. Kenaikan produktivitas berarti pekerja itu dapat menghasilkan lebih banyak barang pada jangka waktu yang sama, atau suatu tingkat produksi tertentu dapat dihasilkan dalam waktu yang lebih singkat. Kenaikan produktivitas disebabkan oleh beberapa faktor, yang terpenting adalah:

1. Kemajuan Teknologi Memproduksi;
2. Pertambahan Kepandaian Dan Keterampilan Tenaga Kerja;
3. Perbaikan Dalam Organisasi Perusahaan Dan Masyarakat.



Sumber: Pengantar Teori Makroekonomi, Sukirno 2002

Jumlah Tenaga Kerja

Gambar 2.1 Penentuan Upah Di Pasar Tenaga Buruh

1) Kemajuan Tekonologi Memproduksi

Kemajuan teknologi menimbulkan dua akibat penting kepada kegiatan memproduksi dan produktivitas. Yang pertama, kemajuan teknologi memungkinkan penggantian kegiatan ekonomi dari menggunakan binatang dan manusia kepada tenaga mesin. Penggantian ini mengembangkan tingkat peroduktivitas. Di dalam ekonomi yang belum berkembang kegiatan mengerjakan tanah, mengangkut barang, dan memproduksi barang-barang kebanyakan dilakukan oleh tenaga manusia dan binatang. Kemajuan tekonologi telah menggantikan tenaga manusia dan binatang dengan mesin-mesin. Penggantian itu mempertinggi tingkat produktivitas. Sebagai contoh penggantian kereta lembu dengan kereta api dan truk sangat mempertinggi produktivitas sektor pengangkutan.

Yang kedua, kemajuan teknologi memperbaiki mutu dan kemampuan mesin-mesin yang digunakan. Dalam perekonomian modern setiap perusahaan selalu berusaha mengembangkan teknologi. Untuk memastikan agar mereka selalu dapat bersaing dengan perusahaan-perusahaan lain, mereka selalu berusaha mengembangkan teknologi dan melakukan inovasi. Salah satu tujuannya yang penting adalah untuk memperbaiki efisiensi memproduksi, dan ini akan meningkatkan produktivitas kegiatan memproduksi.

2) Perbaikan Sifat-Sifat Tenaga Kerja

Kemajuan ekonomi menimbulkan beberapa akibat yang pada akhirnya meningkatkan kepandaian dan keterampilan tenaga kerja. Kemajuan ekonomi mempertinggi taraf kesehatan masyarakat, mempertinggi taraf pendidikan dan latihan teknik, dan menambah pengalaman dalam pekerjaan. Faktor-faktor ini besar sekali perannya dalam mempertinggi produktivitas tenaga kerja. Berdasarkan kepada efek positif yang diperoleh dari perbaikan taraf kesehatan, taraf pendidikan, dan taraf keterampilan ke atas kegiatan memproduksi, pengeluaran pemerintah di dalam bidang tersebut selalu digalakkan dan dikembangkan. Pengeluaran pemerintah dengan bidang ini dinamakan investasi ke atas modal manusia.

3) Perbaikan Dalam Organisasi Perusahaan Dan Masyarakat

Dalam perekonomian yang mengalami kemajuan, bentuk manajemen perusahaan mengalami perubahan. Pada mulanya pemilik merupakan juga pimpinan perusahaan. Tetapi semakin maju perekonomian, semakin perusahaan dan diserahkan kepada manajer profesional. Dengan perubahan ini juga organisasi

perusahaan diperbaiki, dan diselenggarakan menurut cara-cara manajemen yang modern. Langkah seperti itu meninggikan produktivitas.

Produktivitas juga telah menjadi bertambah tinggi sebagai akibat langkah-langkah pemerintah infrastruktur, seperti jaringan jalan raya, pelabuhan dan jaringan telekomunikasi, dan memperbaiki peraturan-peraturan yang mengendalikan, merangsang dan mengawasi kegiatan ekonomi dan perusahaan. Peraturan yang menjamin persaingan, peraturan yang menyederhanakan pendirian badan usaha dan ekspor, dan berbagai peraturan lainnya, memberi sumbangan yang penting ke atas kenaikan efisiensi dan produktivitas kegiatan perusahaan.

2.1.4 Teori Pendapatan

Pendapatan berasal dari kata dasar “dapat”. Menurut (KBBI:2014) pengertian pendapatan adalah hasil kerja (usaha dan sebagainya). Pengertian pendapatan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia merupakan definisi pendapatan secara umum. Pada perkembangannya, pengertian pendapatan memiliki penafsiran yang berbeda-beda tergantung dari latar belakang disiplin ilmu yang digunakan untuk menyusun konsep pendapatan bagi pihak-pihak tertentu

Menurut (Sukirno, 2010), pendapatan atau keuntungan ekonomi adalah pendapatan yang diperoleh pengusaha, setelah dikurangi oleh ongkos yang ada. Pendapatan merupakan suatu hasil yang diperoleh seseorang dari kegiatan usaha sebagai imbalan atas kegiatan yang dilakukan. Pendapatan bisa diartikan sebagai balas jasa yang dilakukan setiap pelaku usaha yang menghasilkan barang ataupun jasa, yang dilakukan dari setiap pekerjaannya.

Pendapatan merupakan suatu hasil yang diperoleh dari pemakaian capital dan pemberian jasa perorangan atau keduanya yang berupa uang, barang materi atau jasa selama jangka waktu yang tertentu. Pendapatan atau *income* dari masyarakat merupakan suatu hasil dalam transaksi jual-beli. Maka, pendapatan dapat diperoleh jika terjadi transaksi antara pedagang dan pembeli dalam satu kesepakatan bersama, (Fitria, 2014).

Menurut Widyatama, (2015), pendapatan atau *income* dari seorang warga masyarakat adalah suatu hasil penjualan dari output yang dihasilkan dalam suatu proses produksi. Pengertian pendapatan terdapat penafsiran yang berbeda-beda bagi pihak yang berkompeten disebabkan karena latar belakang disiplin yang berbeda dengan penyusunan konsep pendapatan bagi pihak tertentu, menurut John J. Wild (2003:311) secara garis besar pendapatan dapat ditinjau dari dua sisi, yaitu:

A. Pendapatan Menurut Ilmu Ekonomi

Menurut ilmu ekonomi, pendapatan merupakan nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam suatu periode dengan mengharapkan keadaan yang sama pada akhir periode seperti keadaan semula. Definisi pendapatan menurut ilmu ekonomi menutup kemungkinan perubahan lebih dari total harta kekayaan badan usaha pada awal periode dan menenkankan pada jumlah nilai statis pada akhir periode. Dengan kata lain, pendapatan adalah jumlah kenaikan harta kekayaan karena perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang. Harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pasar produksi. Konsep penghasilan antara jumlah output yang dijual

dengan tingkat harga tertentu. Secara matematis dapat dirumuskan sebagai berikut (Rosyidi, 1998:237):

$$TR = P \times Q$$

Keterangan:

TR = total pendapatan dari hasil pendapatan pada tingkat harga tertentu
(*total revenue*)

P = harga barang yang dihasilkan

Q = jumlah barang yang mampu dihasilkan

Apabila dikaitkan dalam konteks layanan transportasi taksi. Berdasarkan teori di atas, pendapatan sopir taksi sangat dipengaruhi oleh seberapa besar biaya ongkos taksi yang dibayarkan oleh setiap penumpang dan seberapa banyak jumlah penumpang yang sopir tersebut dapat setiap harinya. Sehingga dengan demikian dapat dirumuskan sebagai berikut: $TR = P \times Q$, dimana P = biaya taksi penumpang, dan Q = jumlah penumpang.

B. Pendapatan Menurut Ilmu Akuntansi

Pandangan akuntansi memiliki keanekaragaman dalam memberikan pengertian pendapatan. Ilmu akuntansi melihat pendapatan sebagai sesuatu yang spesifik dalam pengertian yang lebih mendalam dan lebih terarah. Pada dasarnya konsep pendapatan menurut ilmu akuntansi dapat ditelusuri dari dua sudut pandang, yaitu:

1. Pandangan yang menekankan pada pertumbuhan atau peningkatan jumlah aktiva yang timbul sebagai hasil dari kegiatan operasional perusahaan pendekatan yang memusatkan perhatian kepada arus masuk atau *inflow*. Menurut SFAC (*Statement of Financial Accounting Concepts*) No.6, menekankan pengertian pendapatan pada arus masuk atau peningkatan-peningkatan lainnya atas aktiva suatu entitas atau penyelesaian kewajiban-kewajibannya atau kombinasi keduanya yang berasal dari pengiriman atau produksi barang, penyelenggara jasa, pelaksanaan aktivitas-aktivitas lainnya yang merupakan kegiatan operasi utama entitas tersebut yang berlangsung terus-menerus.
2. Pandangan yang menekankan kepada penciptaan barang dan jasa oleh perusahaan serta penyerahan barang dan jasa atau *outflow*.

Menurut Suparmoko (2000:179), secara garis besar pendapatan digolongkan menjadi 3 (tiga) golongan yaitu: a. Gaji dan Upah, yaitu imbalan yang diperoleh setelah orang tersebut melakukan pekerjaan untuk orang lain yang diberikan dalam waktu satu hari, satu minggu maupun satu bulan, b. Pendapatan dari usaha sendiri, yaitu merupakan nilai total dari hasil produksi yang dikurang dengan biaya- biaya yang dibayar dan usaha ini merupakan usaha milik sendiri atau keluarga dan tenaga kerja berasal dari anggota keluarga sendiri, nilai sewa kapital milik sendiri dan semua biaya ini biasanya tidak diperhitungkan, c. Pendapatan dari usaha lain, yaitu pendapatan yang diperoleh tanpa mencurahkan tenaga kerja, dan ini biasanya merupakan pendapatan sampingan.

Maksud utama para pekerja bersedia melakukan berbagai pekerjaan adalah untuk mendapatkan pendapatan yang cukup baginya dan keluarganya. Dengan terpenuhi kebutuhan tersebut, maka akan tercapai kehidupan yang sejahtera. Dapat dikatakan bahwa pendapatan itu berupa upah dan juga pendapatan dari kekayaan seperti sewa, bunga dan deviden, serta pembayaran transfer atau penerimaan dari pemerintah seperti tunjangan sosial atau asuransi (Ahmad Atilla, 2003).

Pendapatan adalah seluruh hasil yang diterima dari pembayaran atas penggunaan faktor-faktor produksi yang dimiliki, baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun dari hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu (Sukirno 2000:43).

2.1.5 Transportasi

2.1.5.1 Definisi Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ini berarti transportasi merupakan jasa yang diberikan, guna menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian, transportasi adalah sebagai usaha dan kegiatan menyangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Kamaludin, 2003).

Menurut (Nasution, 2004:15), transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan

merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Pada dasarnya pengangkutan atau pemindahan penumpang dan barang dengan transportasi ini adalah dengan maksud untuk dapat mencapai ke tempat tujuan dan menciptakan/menaikkan utilitas (kegunaan) dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi khususnya untuk barang yang diangkut, yaitu: (Kamaludin, 2003:5).

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

Masing-masing moda transportasi menurut (Setijowarno dan Frazila, 2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

- a. Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk bergerak antara dua lokasi.
- b. Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara dua lokasi.

- c. Pengoperasiaan yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan.
- d. Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- e. Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang dijadwalkan.

Adapun (Kamaluddin, 2003:15) memaparkan bahwa angkutan dapat diklasifikasikan menurut macam atau jenisnya, untuk rincian klasifikasi yang dimaksud dapat dilihat tabel 2.1 yang menjelaskan tentang Klasifikasi dan Jenis Angkutan:

Tabel 2.1

Klasifikasi Dan Jenis-Jenis Angkutan

Kategori Angkutan	Klasifikasi	
	- dari segi barang yang diangkut :	
I	a.	Angkutan Penumpang (<i>passenger</i>)
	b.	Angkutan Barang (<i>goods</i>)
	c.	Angkutan pos (<i>mail</i>)
	- dari sudut geografis :	
II	a.	Angkutan antarbenua
	b.	Angkutan antarpulau
	c.	Angkutan antarkota
	d.	Angkutan antardaerah
	e.	Angkutan di dalam kota
	- dari sudut teknis dan alat pengangkutannya :	
III	a.	Angkutan jalan raya
	b.	Angkutan rel
	c.	Angkutan melalui air
	d.	Angkutan pipa
	e.	Angkutan laut
	f.	Angkutan udara

Sumber: (Kamaluddin, 2003:15)

Berdasarkan berbagai jenis transportasi di atas, dalam penelitian ini secara lebih spesifik akan menggunakan konsep kerja berdasarkan sudut geografis, yaitu tentang angkutan di dalam kota khususnya angkutan taksi.

2.1.5.2 Transportasi Dalam Pengembangan Ekonomi Wilayah

Menurut (Abbas, 2003:6), transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu:

- 1) Pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- 2) Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dengan ini dapat disimpulkan bahwa definisi transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- a) Pemindahan atau pergerakan (*movement*).
- b) Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ketempat lain.

Menurut (Nasution, 2004:16) peranan pengangkutan atau transportasi mencakup bidang yang luas di dalam kehidupan manusia yang meliputi atas berbagai aspek:

1) Aspek sosial dan budaya

Hampir seluruh kehidupan manusia di dalam bermasyarakat tidak dapat dilepaskan dari pengangkutan, di mana dibutuhkan saling berkunjung dan membutuhkan pertemuan. Dampak sosial dari transportasi dirasakan pada peningkatan standar hidup. Transportasi menekan biaya dan memperbesar kuantitas keanekaragaman barang, hingga terbuka kemungkinan adanya perbaikan dalam perumahan, sandang, dan pangan serta rekreasi. Dampak lain adalah terbukanya kemungkinan keseragaman dalam gaya hidup, kebiasaan dan bahasa. Dengan adanya transportasi di antara bangsa atau suku bangsa yang berbeda kebudayaan akan saling mengenal dan menghormati masing-masing budaya yang berbeda.

2) Aspek politis dan pertahanan

Di Negara maju maupun berkembang transportasi memiliki keuntungan (*advantages*) politis, selain itu transportasi juga dapat memperkuat persatuan dan kesatuan nasional.

Menurut (Randy, 2009) teori transportasi saat ini menempatkan sistem transportasi sebagai bagian yang tak terpisahkan dari infrastruktur desa maupun kota. Pembangunan sistem transportasi ini membentuk integrasi antar wilayah. Kegiatan pemindahan suatu barang atau manusia sekalipun dapat cepat dilakukan dengan transportasi. Seperti halnya pengiriman barang dari suatu wilayah yang tidak memiliki barang tersebut sehingga wilayah yang tidak memiliki barang tersebut sebelumnya dapat menikmati utilitas dari barang tersebut.

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut

(Nasution, 2004):

1. Kebutuhan manusia untuk berpergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah dan lain-lain.
2. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain. Secara garis besar, transportasi dibedakan menjadi 3 yaitu: transportasi darat, air dan udara. Pemilihan pengguna transportasi tergantung dan ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu:
 - a) Segi pelayanan
 - b) Keselamatan dalam perjalanan
 - c) Biaya
 - d) Jarak Tempuh
 - e) Kecepatan Gerak
 - f) Keperluan
 - g) Fleksibilitas
 - h) Tingkat Populasi
 - i) Pengguna Bahan Bakar (BBM)
 - j) Dan Lainnya,

Transportasi merupakan tulang punggung kegiatan ekonomi dan sosial sebuah wilayah (Sirojuzilam dan Mahalli, 2010:7). Pemerintah daerah perlu untuk menyusun suatu peta transportasi dalam daerahnya masing-masing dan menghubungkannya ke daerah yang memiliki potensi ekonomi yang tinggi. Pembukaan jalur transportasi antar daerah bermakna menyatukan potensi ekonomi

antar daerah, baik yang menyangkut pada sumber daya alam, tenaga kerja dan jasa yang ada kaitannya dengan aktivitas ekonomi. Unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Faktor-faktor yang mempengaruhi hubungan transportasi dengan aspek ekonomi, yaitu:

- a) tersedianya barang (*availability of goods*),
- b) stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*),
- c) penurunan harga (*price reduction*),
- d) nilai tanah (*land value*),
- e) terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labor*),
- f) terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan.

2.1.5.3 Manajemen Transportasi Taksi

Menurut (Nasution, 2004:107), bagi perusahaan-perusahaan transportasi umum yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pemakai jasa angkutan (*users*), maka pada prinsipnya terdapat empat fungsi produk jasa transportasi yaitu aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*), dan ekonomis. Untuk mewujudkan keempat fungsi produk jasa transportasi tersebut, fungsi manajemen transportasi bagi perusahaan transportasi pada umumnya adalah:

- 1) Merencanakan kapasitas dan jumlah armada
- 2) Merencanakan rute serta menentukan jadwal keberangkatan

- 3) Mengatur pelaksanaan operasi armada dan awak kendaraan.
- 4) Memelihara dan memperbaiki armada
- 5) Merencanakan dan mengendalikan keuangan
- 6) Mengatur pembelian suku cadang dan logistic
- 7) Merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan
- 8) Melaksanakan penelitian dan pengembangan perusahaan
- 9) Menjalin hubungan yang erat dengan instansi-instansi pemerintah maupun instansi lainnya yang terkait

Dengan memahami fungsi manajemen perusahaan transportasi umum tersebut, maka sesuai dengan kondisi dan luasnya operasi dapatlah disusun struktur organisasi dengan deskripsi tugas dan tanggung jawab, wewenang, dan sistem manajemennya yang jelas dan mudah dilaksanakan. Dalam penggunaan sehari-hari terdapat beberapa istilah yang dapat diartikan sebagai manajemen, yakni pengurusan, pengelolaan, ketatalaksanaan, dan sebagainya. Dalam kaitannya dengan manajemen transportasi, manajemen dari suatu pengoperasian angkutan barang pada suatu industri manufaktur, merupakan tanggung jawab lini karena sasaran utama perusahaan itu adalah mencapai keuntungan dari upaya memuaskan pelanggan. Dinamika bisnis juga menghendaki adanya fleksibilitas untuk fungsi jasa angkutan agar mampu menangani masalah-masalah dan sekaligus menetapkan lini-lini wewenang dan lini pelaporan yang jelas. Ada tiga tugas utama yang harus dihadapi oleh manajemen transportasi, yaitu:

- 1) Menyusun rencana dan program untuk mencapai tujuan dan misi organisasi secara keseluruhan.
- 2) Meningkatkan produktivitas dan kinerja perusahaan.
- 3) Dampak sosial dan tanggung jawab sosial dalam mengoperasikan angkutan.

Dari ketiga tugas utama tersebut, semuanya haruslah dilaksanakan secara bersama-sama, berkesinambungan dan berkelanjutan. Ini berarti bahwa tugas yang akan dilaksanakan tersebut haruslah direncanakan terlebih dahulu untuk mencapai hasil yang diharapkan. Untuk mendukung suksesnya pelaksanaan tugas tersebut maka harus ada tugas dan wewenang dari masing-masing pekerja transportasi dari tingkat manajer hingga bawahan.

Menurut (Nasution, 2004:109) untuk mewujudkan fungsi produk transportasi seperti yang telah dijelaskan, maka sasaran yang harus dicapai dalam perusahaan pengangkutan umum adalah:

- 1) Menjamin penyelenggaraan angkutan yang aman dan menjamin keselamatan (*safety*)
- 2) Menjamin pengoperasian angkutan yang tertib dan teratur (*regularity*)
- 3) Mencapai efisiensi pengoperasian angkutan (*economy*)

Departemen Perhubungan sebagai instansi Pemerintah (regulator) berkewajiban untuk membina terwujudnya sistem transportasi nasional (Sistranas) yang handal, efisien, dan efektif. Untuk mewujudkan hal tersebut, maka sasaran Sistranas adalah terciptanya penyelenggaraan transportasi yang efektif dalam arti kapasitas mencukupi, terpadu, tertib dan teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat,

aman, nyaman, biaya terjangkau, dan efisien dalam arti beban publik rendah dan utilisasi yang tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Kapasitas mencukupi, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan maupun penambahan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana angkutan dengan penduduk, antara sarana dan prasarana, antara volume jasa angkutan yang dinyatakan dalam penumpang-kilometer atau ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia. Penyelenggaraan transportasi yang terpadu, dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan intramoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan, dan penyelenggaraannya. Penyelenggaraan transportasi yang tertib, berupa terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain perbandingan frekuensi pelanggaran dengan jumlah perjalanan. Penyelenggaraan transportasi yang aman, adalah dapat terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal baik berupa gangguan alam maupun manusia. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

Penyelenggaraan transportasi yang cepat dan lancar berarti pengoperasian transportasi dengan waktu yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan arus perjalanan per satuan waktu. Penyelenggaraan transportasi yang selamat, berarti

terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan dengan jumlah perjalanan. Penyelenggaraan transportasi yang nyaman, dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama perjalanan dari asal sampai ke tujuan baik di dalam maupun diluar sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas dalam maupun diluar sarana transportasi.

Penyelenggaraan transportasi dengan biaya terjangkau adalah keadaan penyediaan jasa transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat pada umumnya dengan memperhatikan tetap dapat berkembangnya kemampuan penyedia jasa transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi dengan pendapatan. Penyelenggara transportasi yang efisien, adalah keadaan penyelenggaraan transportasi yang mampu memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung oleh pemerintah, masyarakat dan lingkungan, atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan. Sedangkan utilisasi merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem transportasi yang dapat dinyatakan dalam indikator seperti faktor muat barang (*load factor*) dan tingkat penggunaan (utilisasi) sarana dan prasarana angkutan.

Menurut (Hermawan, 2001:55), untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi ada beberapa parameter atau indikator yang bisa dilihat, yaitu:

1. Faktor Tingkat Pelayanan

a) Kapasitas

Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan dalam satuan waktu tertentu, misalnya orang, jam, berat (ton/kg/dll). Dalam hal ini kapasitas ini merupakan fungsi dari kapasitas atau ukuran tempat atau sarana transportasi dan kecepatan serta mempengaruhi besarnya tenaga gerak yang dibutuhkan.

b) Aksesibilitas

Aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

2. Faktor Kualitas Pelayanan

a) Keselamatan

Keselamatan menyangkut kemungkinan adanya kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang digunakan. Apabila suatu sistem transportasi mempunyai pengendalian yang ketat, maka biasanya mereka mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

b) Keandalan

Keandalan berhubungan dengan faktor-faktor seperti ketepatan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Suatu sistem transportasi yang andal berarti bahwa penumpang/barang yang diangkut bisa sampai ke tempat tujuan dengan tepat waktu dan tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

c) Fleksibilitas

Fleksibilitas menyangkut kemudahan yang ada di dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan.

d) Kenyamanan

Kenyamanan transportasi sangat berlaku untuk angkutan penumpang yang erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara di dalam kendaraan, ketersediaan fasilitas khusus seperti toilet, tempat makan, dan waktu operasi.

e) Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya pelanggan selalu menginginkan kecepatan yang tinggi dalam transportasi agar segera sampai di tempat tujuan. Namun demikian, keinginan tersebut kadang-kadang dibatasi oleh beberapa hal, misalnya kemampuan mesin atau tenaga penggerak yang digunakan, kemacetan lalu lintas dan kemampuan/kecakapan manusia dalam menggunakan alat transportasi tersebut.

f) Dampak

Dampak transportasi sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan (polusi, dan kebisingan), sampai dengan dampak social politik yang ditimbulkan/diharapkan oleh adanya suatu operasi lalu lintas serta besarnya konsumsi energi yang dibutuhkan.

Masing-masing transportasi menurut (Setjowarno dan Frazila, 2001), memiliki ciri-ciri yang berlainan, yakni dalam hal:

- a) Kecepatan, menunjukkan berapa lama waktu yang dibutuhkan bergerak antara dua lokasi
- b) Tersedianya pelayanan (*availability of service*), menyangkut kemampuan untuk menyelenggarakan hubungan antara kedua lokasi.
- c) Pengoperasian yang diandalkan (*dependability of operation*), menunjukkan perbedaan-perbedaan yang terjadi antara kenyataan dan jadwal yang ditentukan
- d) Kemampuan (*capability*), merupakan kemampuan untuk dapat menangani segala bentuk dan keperluan akan pengangkutan.
- e) Frekuensi adalah banyaknya gerakan atau hubungan yang di jadwalkan.

Transportasi merupakan faktor utama dari lokasi pabrik yang mutlak (Sirojuzilam, 2006:68). Seorang pengusaha akan mempertimbangkan ekonomis dari transportasi jika harga muatan sendiri dari sebagian besar harga total dan hanya akan memungkinkan apabila harga pemindahan terhadap lokasi yang berbeda-beda menguntungkan. Pertimbangan transportasi juga memperhatikan jarak antara lokasi industri dengan pasar. Biaya proses produksi akan

mempertimbangkan upah tenaga kerja dan pembayaran pajak. Kedua faktor tersebut akan mempengaruhi keuntungan di samping lokasi dan transportasi.

2.2 Penelitian Terdahulu

Untuk memperkaya perspektif penelitian ini, maka selain dari kajian teori yang telah dijelaskan, dilakukan juga review terdahulu beberapa penelitian sebelumnya.

2.2.1 Penelitian M. Zahari M.S (2010)

Penelitian ini yang ditulis dalam jurnal ilmiah yang berjudul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Jambi”. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui besarnya pendapatan yang diperoleh sopir angkot di Kota Jambi dan untuk mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Jambi.

Analisis data dilakukan dengan pendekatan deskriptif dan regresi berganda. Data dan informasi yang dikumpulkan berupa data primer yang diperoleh langsung dari 100 orang sopir secara Simple Random Sampling. Hasil penelitian menunjukkan, pendapatan sopir sebagian besar mencapai diatas Rp. 1.000.000,- perbulan, ini telah memenuhi standar upah minimum yang ditetapkan pemerintah daerah untuk tahun 2009 sebesar Rp. 800.000,- perbulan. Dilihat dari hasil regresi berganda, terbukti faktor jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir angkot, dimana nilai F hitung sebesar 118,328 lebih besar dari F tabel (2,76).

Kesimpulan dari penelitian ini adalah jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan

sopir angkot di Kota Jambi. Secara bersama-sama jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang mampu menjelaskan pendapatan sopir angkot di Kota Jambi sebesar 90,8 persen, sementara sisanya sebesar 9,2 persen diterangkan oleh variabel lainnya yang tidak diteliti. Hubungan antara variabel X (jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang) dan variabel Y berkorelasi positif yang kuat yaitu sebesar 0,953. Secara bersama-sama variabel X memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y. Dimana nilai F hitung (118,328) lebih besar dari nilai F tabel (2,76).

2.2.2 Penelitian Dwi Siswanto (2013)

Penelitian ini dilakukan oleh mahasiswa Universitas Jeber dengan judul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunya armada angkutan desa dari tahun-ketahun, fenomena juga terjadi di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Sopir angkutan desa di terminal Arjasa merupakan jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember.

Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang

positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.

2.2.3 Penelitian Desnal Christian Jura, Sutomo Wim Palar, Dan Jacline I Sumual (2015)

Penelitian ini yang ditulis dalam jurnal ilmiah dengan judul “Pengaruh Kenaikan Harga BBM Dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Di Kota Manado Tahun 2015 (Studi Pada Trayek 02/Malalayang)”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui adakah pengaruh kenaikan harga BBM dan jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Manado. Kenaikan BBM tentunya berpengaruh dalam pendapatan sopir angkutan umum. Dengan adanya kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM membuat tarif angkutan mau tidak mau ikut naik, tarif yang semula Rp. 2000 (jauh dekat) menjadi Rp. 3.800 dan untuk menutupi kekurangan pendapatan para sopir sengaja mematok harga menjadi Rp. 4000. Hal ini tentunya mempengaruhi jumlah penumpang yang kebanyakan memilih alternatif angkutan lain, parahnya salah satu instrumen utama dalam pendapatan sopir bergantung dari banyaknya penumpang yang menggunakan jasa angkutan.

Penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda dengan data primer yang dikumpulkan lewat koesioner dan wawancara kepada para sopir trayek 02, dan data sekunder yang didapat dari BPS di kota Manado. Hasil penelitian membuktikan bahwa adanya pengaruh antara faktor kenaikan harga BBM dan

jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot trayek 02 sebesar 73,4% dan sisanya sebesar 26,6% dipengaruhi oleh faktor lain.

2.3 Kerangka Pemikiran

Untuk memudahkan dalam proses analisis, maka dibuatlah kerangka pemikiran yang menjelaskan bahwa variabel dependen dipengaruhi oleh variabel independen dimana variabel dependen adalah pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah, sedangkan variabel independen adalah usia sopir, tingkat pendidikan, pengalaman kerja, rata-rata jumlah penumpang, rata-rata pendapatan per penumpang, persepsi transportasi online, serta persepsi kemacetan.

Transportasi atau pengangkutan sangat diperlukan dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat. Ketersediaan jasa transportasi berkolerasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat (Effendi, 2010:3). Sebangun dengan pendapat (Efendi, 2010) yang memaparkan peningkatan pendapatan masyarakat perlu didukung dengan upaya pembangunan dan perbaikan sektor transportasi secara terus menerus. Perbaikan dan pembangunan sektor transportasi akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi, karena hakekat pertumbuhan ekonomi adalah meningkatkan kemakmuran masyarakat dan meningkatkan pendapatan masyarakat (Furi, 2011:1).

Kalau kita berbicara tentang sektor transportasi maka terdapat banyak moda transportasi umum yang ada di Kota Bandung, salah satunya adalah layanan transportasi taksi. Sopir taksi merupakan pelaku ekonomi yang berperan penting di dalam industri transportasi taksi. Bagaimana sopir taksi bisa memperoleh

manfaat positif dari sistem transportasi dengan baik atau belum, tentunya bisa dilihat dari penghasilan sopir taksi tersebut.

Pendapatan sopir taksi tersebut dipengaruhi oleh beberapa aspek, antara lain faktor internal dan juga oleh faktor eksternal. Kedua faktor tersebut akan mempengaruhi produktivitas sopir, yang akhirnya akan mempengaruhi pendapatan dari sopir taksi tersebut. Seperti yang dijelaskan oleh Payaman Simanjuntak dalam bukunya yang berjudul “Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia” dan Sadono Sukirno dalam bukunya yang berjudul “Pengantar Teori Mikroekonomi” yang menyatakan bahwa terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi produktivitas tenaga kerja. Faktor yang dapat mempengaruhi produktivitas tenaga kerja dapat dipengaruhi oleh kualitas dan kemampuan fisik pekerja, sarana pendukung, serta supra sarana (Simanjuntak, 2001). Sedangkan menurut (Sukirno, 2002) memaparkan bahwa produktivitas tenaga kerja dapat dipengaruhi oleh kemajuan teknologi produksi, perbaikan sifat-sifat tenaga kerja, serta perbaikan dalam organisasi perusahaan dan masyarakat. Berdasarkan kedua teori tersebut, maka dalam konteks sopir dapat disimpulkan bahwa faktor yang mempengaruhi pendapatannya meliputi faktor-faktor yang berasal dari sisi sopir itu sendiri, dan faktor eksternal diluar hal itu. Faktor internal dari sopir taksi diantaranya adalah usia, pendidikan, dan pengalaman bekerja. Faktor eksternal meliputi jumlah penumpang, biaya yang harus dibayarkan penumpang, permasalahan kemacetan dan keberadaan kompetitor (transportasi online).

Menurut teori produktivitas yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya bahwa produktivitas sangat erat kaitannya dengan usia, pendidikan dan

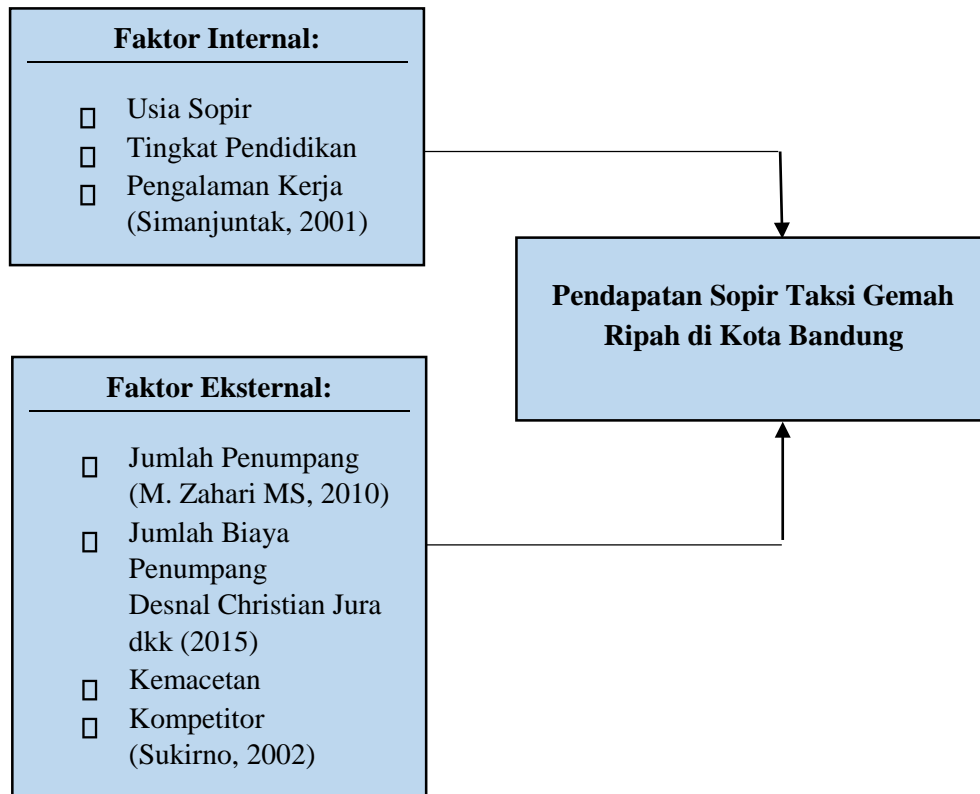
pengalaman bekerja. Semakin tua seseorang, tingkat produktivitasnya akan semakin menurun, karena kemampuan fisik yang menurun. Kemudian tingkat pendidikan memiliki pengaruh positif terhadap produktivitas kerja. Semakin tinggi tingkat pendidikan sopir taksi maka cara dia berfikir akan lebih baik dibandingkan 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. Selanjutnya dari sisi pengalaman bekerja, semakin pengalaman seseorang bekerja maka produktivitasnya akan semakin tinggi (Simanjuntak, 2001:74).

Orang yang sudah lama bekerja sebagai sopir taksi di Kota Bandung tentu akan sangat hafal betul rute jalan di Kota Bandung, titik kemacetan di Kota Bandung dimana saja, jam berapa saja, dan hari apa saja sehingga pada saat-saat itu dia akan menghindari rute itu sehingga dia tidak akan terjebak macet. Dengan pengetahuan rute jalan yang baik pada saat kemacetan dia akan mampu mencari alternatif jalan yang lain.

Pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah pun juga sangat terkait dengan kondisi di luar (eksternal) yang tidak bisa dikontrol oleh sopir taksi itu sendiri antara lain adalah jumlah penumpang yang didapat para sopir dalam beroperasi setiap harinya. Semakin banyak jumlah konsumen menggunakan layanan taksi maka otomatis akan menambah pendapatan sopir taksi tersebut dan jumlah penumpang akan berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir tersebut (Zahari MS, 2010). Berikutnya biaya rata-rata yang dikeluarkan penumpang juga turut mempengaruhi pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah.

Semakin jauh jarak tempuh tujuan dari si penumpang maka akan semakin tinggi juga biaya yang harus dikeluarkannya, sehingga pendapatan sopir taksi pun semakin meningkat (Desnal dan dkk, 2015). Timbulnya masalah jalanan perkotaan seperti kemacetan serta munculnya pesaing-pesaing baru dalam layanan transportasi umum akan turut mempengaruhi pendapatan sopir (Sukirno, 2002:358). Dengan adanya permasalahan kemacetan ini akan membuat sopir yang harusnya bisa mendapatkan penumpang lebih banyak, akan tetapi karena kemacetan menjadi lebih sedikit. Hal ini tentu saja akan berpengaruh terhadap pendapatan yang bisa dihasilkan oleh sopir taksi menjadi lebih sedikit. Kemudian munculnya moda transportasi berbasis aplikasi telepon genggam seperti Go-jek dan Uber mempengaruhi pendapatan sopir taksi. Kemunculan moda transportasi ini membuat penumpang yang tadinya pengguna taksi konvensional banyak beralih ke ojek online maupun taksi online. Moda transportasi online lebih diminati saat ini dikarenakan berbagai keunggulan dibandingkan dengan taksi konvensional, salah satunya adalah tarif angkutan yang dirasa lebih murah dan waktu tempuh yang dirasa lebih cepat.

Berdasarkan landasan teoritis dan hasil penelitian terdahulu, maka kerangka pemikiran dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.2

Kerangka Pemikiran

2.4 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan landasan teori dan hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, maka hipotesis yang disampaikan dalam penelitian ini adalah:

1. Diduga usia sopir mempunyai pengaruh negatif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung.
2. Diduga tingkat pendidikan mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung.
3. Diduga pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung.
4. Diduga rata-rata jumlah penumpang mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung.
5. Diduga rata-rata pendapatan per penumpang mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah di Kota Bandung.
6. Diduga keberadaan kompetitor (ojek online dan taksi online) mempunyai pengaruh negatif terhadap pendapatan Taksi gemah Ripah di Kota Bandung.
7. Diduga kemacetan mempunyai pengaruh negatif terhadap pendapatan sopir Taksi Gemah Ripah Kota Bandung.