

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu unsur penting pendukung kegiatan dan perputaran roda perkonomian nasional, seperti kegiatan perdagangan dan industrialisasi (Salim, 2002). Menurut Jotin K. & Kent L. (2005), pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensi. Salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau menghubungkan para pembuat barang dengan para pelanggannya.

Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di daerah. Dengan sistem transportasi yang baik maka mobilitas tenaga kerja juga dapat berjalan dengan baik sehingga mengurangi angka pengangguran. Transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya merata di semua daerah.

Transportasi sangat penting peranannya bagi daerah baik itu perdesaan atau daerah semi urban atau urban di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga tercipta pemerataan pembangunan.

Perkembangan sektor transportasi sangat dinamis, tidak hanya dari aspek hubungan sarana dan prasarananya saja, tetapi juga perkembangan dalam segi alat atau moda transportasinya. Selain itu kemajuan teknologi di dunia yang begitu cepat dapat menyandingkan transportasi dan teknologi sebagai satu hal yang dapat berjalan seiringan sehingga muncullah apa yang disebut *transportasi online*.

Bisnis transportasi online berbasis aplikasi merupakan inovasi layanan yang memanfaatkan teknologi terkini. Inovasi ini dengan cepat merebut hati banyak orang, khususnya yang rajin memanfaatkan jasa taksi dan ojek. Tak heran, jika model bisnis

seperti ini terus mengalami perkembangan di tengah pro dan kontra tentang keberadaan moda transportasi online ini. Patut diakui meski masih dihiasi dengan berbagai polemik, bisnis seperti ini menyuguhkan banyak manfaat buat banyak pihak mulai dari pengguna, driver hingga pebisnis itu sendiri. Buat pengguna mereka menemukan sebuah layanan yang lebih mudah, lebih murah, lebih nyaman, dan bisa dibbilang aman juga. Aplikasi transportasi online banyak dipilih oleh masyarakat karena proses pemesanan yang mudah, perhitungan biayanya lebih transparan, dan servisnya juga lebih memuaskan. Bahkan tidak hanya melayani jasa untuk mengantar penumpang ke tempat tujuan saja tetapi kini transportasi online juga menambahkan dalam aplikasi transportasi online berupa servis tambahan sebagai kurir, yaitu bisa sebagai kurir pengantar barang, membelikan makanan atau keperluan lain sampai dengan memesan tiket bioskop. Banyak sudah pelanggan yang menggunakan jasa ini. Layanan ini mampu bersaing dengan jasa transportasi umum, taksi meteran atau bahkan ojek pangkalan.

Memang tidak bisa dipungkiri, masyarakat terutama di kota besar sedang menggandrungi transportasi online dengan menggunakan aplikasi smartphone. Selain bisa menghemat waktu, transportasi online juga bisa menghemat uang karena banyaknya promo yang ditawarkan. Perubahan gaya hidup inilah yang dimanfaatkan pelaku usaha untuk memulai persaingan dalam bisnis transportasi online.

Media online menjadi sarana masyarakat dalam urusan transportasi masa kini. Tak heran pebisnis Indonesia banyak yang membuka jasa transportasi menggunakan

media online. Kota – kota besar merupakan konsumen transportasi online dengan dibutuhkannya transportasi di sana karena perputaran roda ekonomi yang lebih cepat dibanding di daerah-daerah.

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Jawa Barat sekaligus menjadi Ibu Kota Provinsi Jawa Barat. Kota ini sekaligus menjadi kota terbesar ketiga setelah Surabaya dan Jakarta. Jumlah penduduk yang tercatat tinggal di Kota Bandung berjumlah sekitar 2,4 juta jiwa pada tahun 2015 (bps.go.id). Dengan jumlah penduduk yang mencapai 2,4 juta jiwa, maka persaingan di bidang perekonomian menjadi lebih ketat. Perkembangan dan pembangunan suatu kota saling berkaitan dengan jumlah, struktur dan dinamika penduduknya, tingkat sosial ekonomi serta luas wilayahnya. Jumlah penduduk yang banyak memerlukan fasilitas sarana dan prasarana yang memadai, sehingga semakin banyak jumlah penduduk, maka semakin besar pula kebutuhan sarana dan prasarana di kota tersebut.

Dalam sudut pandang tersebut, Kota Bandung dapat dikatakan pusat aktivitas perekonomian Jawa Barat. Kondisi ini menyebabkan Kota Bandung menjadi magnet penarik bagi kota-kota disekitarnya. Kehidupan sehari-hari masyarakat Kota Bandung telah menyatu dan relatif sulit untuk dapat dibedakan secara jelas dengan masyarakat daerah tetangga. Selain itu, pasca dibukanya akses jalan tol langsung menuju Kota Jakarta, Kota Bandung telah menjadi salah satu tujuan wisata favorit warga Jakarta dan sekitarnya (Jabodetabek) khususnya di masa akhir pekan. Hal ini berdampak

semakin besarnya permintaan khususnya barang konsumsi dan jasa di Kota Bandung yang memiliki dampak positif terhadap perkembangan ekonomi Kota Bandung.

Kota Bandung memiliki peranan yang signifikan dalam perekonomian Jawa Barat. Laju pertumbuhan ekonomi Kota Bandung juga tergolong tinggi menurut yaitu 8,5% pada tahun 2015 (sumber bps.go.id). Tingkat pertumbuhan yang tinggi tersebut menunjukkan bahwa Kota Bandung menjadi salah satu sumber pertumbuhan ekonomi yang penting di Jawa Barat maupun di Indonesia. Tidak heran jika kegiatan ekonomi di Kota Bandung sangat tinggi sehingga menyebabkan kebutuhan transportasi juga tinggi dan terus meningkat.

Menurut data BPS panjang jalan darat di Kota Bandung adalah 1236,48 Kilometer Persegi. Dengan kondisi 54,25% dalam kondisi baik dan 19,08% dalam kondisi rusak. Dengan Jumlah luas daerah sebesar itu Kota Bandung menyediakan transportasi taksi konvensional, angkutan kota, dan juga Bus Damri untuk kegiatan masyarakatnya sehari-hari. Berikut data jumlah kendaraan umum konvensional di Kota Bandung menurut BPS di tahun 2015 :

Tabel 1.1 Jumlah Angkutan Tiap Jenis Moda Transportasi Yang Ada Di Kota Bandung

No	Jenis Angkutan	Jumlah Angkutan
1	Taksi Konvensional	1856
2	Bus dalam kota	3116
3	Angkutan Kota	5521
4	Bus antar kota (Leuwi Panjang)	755
5	bus antar kota (Cicaheum)	352

Sumber : BPS tahun 2015

Awal tahun 2014 jasa transportasi online mulai masuk ke Kota Bandung dalam bentuk layanan transportasi roda dua atau yang biasa dikenal oleh masyarakat dengan istilah ojek online, baru pada awal 2015 mulai masuk transportasi roda empat ke Kota Bandung yang lebih dikenal dengan istilah taksi online .

Adanya taksi online ini menjadi pesaing baru bagi moda transportasi yang sudah ada di Kota Bandung selain tarif yang lebih murah ditawarkan, taksi online juga memberikan kenyamanan yang lebih bagi para pengguna jasa layanan transportasi. Munculnya taksi online ini menimbulkan persaingan dengan transportasi yang sudah ada sebelumnya seperti bis, angkutan kota, dan taksi konvensional. Persaingan ini menimbulkan konflik antara sopir taksi online dan sopir transportasi konvensional. Oleh karena itu untuk menghindari konflik tersebut, di beberapa wilayah yang ramai seperti terminal, bandara, dan stasiun ditetapkan aturan agar sopir transportasi online tidak mengangkut penumpang di wilayah tersebut, jadi keberadaan transportasi online ini tidak mempengaruhi bagi para penyedia layanan transportasi konvensional di kawasan tersebut.

Tarif yang lebih murah dibanding moda transportasi konvensional yang sudah ada dan aspek kenyamanan yang diperhatikan menjadi kelebihan dari taksi konvensional yang sudah beroperasi sebelumnya. Kondisi ini menyebabkan seringkali terjadi bentrokan antara taksi online dengan taksi konvensional yang sudah ada. Pemerintah mengambil langkah untuk menghilangkan gap antara taksi online

dengan taksi konvensional, salah satu langkah yang diambil mengenai sistem penentuan tarif. Pemerintah memberlakukan tarif dasar atas dan tarif dasar bawah. Kenaikan tarif ini berlaku di pertengahan tahun 2017 ini karena melihat fenomena selama 3 tahun kebelakang transportasi online menjadi primadona bagi para pengguna jasa transportasi.

Di Kota Bandung sendiri ada 3 perusahaan transportasi online yang beroperasi yaitu Grab, GO-CAR, dan Uber. Tiga perusahaan ini bersaing memberikan tarif dan kenyamanan yang lebih. Dari ketiga perusahaan ini penulis menentukan GO-CAR sebagai objek penelitian yang pertama karena GO-CAR merupakan fitur layanan dari PT GOJEK INDONESIA sebagai pelopor pertama transportasi berbasis aplikasi online di Indonesia. Yang kedua GO-CAR memiliki tarif yang lebih murah dibandingkan dengan pesaing lain. Yang menarik dari GO-CAR ini, GO-CAR tidak menerapkan tarif lebih kepada penumpang jika permintaan terhadap GO-CAR meningkat, namun justru perusahaan yang justru menanggung kelebihan tarif untuk si sopir berupa penambahan biaya melalui GO-Pay. Yang Ketiga GO-CAR merupakan perusahaan yang kooperatif dengan peraturan pemerintah, setelah pemerintah menetapkan sistem tarif dasar atas dan tarif dasar bawah, GO-CAR langsung menerapkan sistem ini dan pihak GO-CAR juga memberikan data-data yang di miliki kepada kemenhub dengan tujuan transparansi data (kompas.com 7/7/2017) dan dengan alasan ini maka penulis menjadikan mitra usaha GO-CAR ini sebagai objek penelitian.

Syarat menjadi mitra usaha GO-CAR yang mutlak harus dipenuhi oleh para calon mitra ada 3 yaitu, memiliki surat keterangan kelakuan baik dari polisi di

wilayah masing-masing, memiliki SIM A, dan yang terakhir memiliki kendaraan di atas tahun 2012. Surat keterangan kelakuan baik merupakan catatan dari polisi atau sebagai pengantar bahwa para calon mitra ini merupakan masyarakat baik yang taat pada hukum yang berlaku sehingga menjadi salah satu faktor pertimbangan PT GOJEK INDONESIA untuk bermitra. Memiliki SIM A tentunya menjadi bukti bahwa para mitra ini dapat mengemudi dengan baik karena pada saat bekerja ini para mitra bertanggung jawab atas keselamatan para penumpang. Adanya aturan mobil di atas tahun 2012 ini semata-mata untuk memberikan kenyamanan lebih terhadap para penumpang, karena bisnis ini merupakan penjualan jasa yang dimana bila orang merasa puas akan menjadi pelanggan tetap oleh karena itu maka mobil-mobil yang di gunakan para mitra ini dibatasi tahunnya demi kenyamanan penumpang.

Pendapatan para sopir mitra usaha GO-CAR ini didapatkan dari jumlah penumpang yang dapat dia bawa tiap harinya. Tentunya tiap penumpang memiliki tujuan yang berbeda-beda oleh karena itu jarak tempuh per penumpang pun menjadi berbeda. Semakin jauh jarak tempuh per penumpang maka biaya yang dikeluarkan penumpang akan semakin besar begitupun sebaliknya. Pendapatan para sopir selain dari biaya yang di bayarkan oleh penumpang mereka juga mendapatkan dari perusahaan. Perusahaan memberikan tambahan pendapatan atau yang biasa disebut insentif. Insentif ini diberikan tergantung jumlah penumpang yang dapat dibawa tiap harinya. Skema insentif ini berbeda antara *weekday* dan *weekend*.

Terlepas dari semua yang didapatkan para sopir mitra usaha GO-CAR tentunya harus ada pengeluaran yang mereka keluarkan. Baik pengeluaran sehari-harinya ataupun pengeluaran perbulan. Pengeluaran sehari-hari yang biasa di sebut biaya operasional merupakan pengeluaran yang bersifat tidak tetap. Para sopir ini biasanya mengeluarkan biaya operasional untuk bensin dan pulsa. Banyaknya bensin dan pulsa yang dikeluarkan tergantung pada pekerjaan yang mereka kerjakan pula. Sedangkan untuk pengeluaran perbulan tentunya mereka harus menjaga performa kendaraan yang biasa. Para sopir ini memberikan *maintance* kepada kendaraannya agar selalu berlajan baik pada saat bekerja.

Sebelum adanya pengenaan tarif dasar atas dan tarif dasar bawah bagi transportasi online, setiap mitra usaha GO-CAR yang menyelesaikan 1 trip di jam rush hour mendapatkan poin 1,5. Rush Hour di Bandung ditentukan oleh PT GOJEK INDONESIA di jam 14.00 – 19.59. maka tentunya para pengemudi dapat mencapai check poin trip dengan cepat. Namun sesudah ditentukan tarif dasar atas dan tarif dasar bawah poin berubah menjadi 1 poin. Para driver mendapatkan Rp 10.000 sebagai pengganti 0,5 poin yang di bebaskan kepada penumpang. Namun itu tidak merubah para pengguna jasa GO-CAR beralih karena mereka mengerti pada saat Rush Hour merupakan jam-jam sibuk dan para sopir ini bergelut dengan keramaian lalulintas.

Para Sopir ini bergerak secara individu dalam pekerjaannya namun sekarang mereka mulai membentuk komunitas untuk para sopir transportasi online dan tidak

memandang dengan perusahaan mana mereka bermitra. Pembentukan komunitas ini bertujuan secara eksternal untuk meredam semua tekanan yang ada baik dari pihak perusahaan, pihak luar, ataupun pemerintah agar berlaku seadil-adilnya untuk mereka. Secara internal tempat dimana mereka bertukar informasi dan juga berkumpul pada saat senggang. Di Kota Bandung sendiri sudah banyak komunitas yang ada dan salah satunya ADO (Asosiasi Driver Online). Berikut data komunitas yang ada di Kota Bandung yang penulis dapatkan :

**Table 1.3 Nama Komunitas Driver Online
Serta Jumlah Anggota yang ada di Kota Bandung**

NO	Nama Komunitas	Jumlah anggota
1	Journey	60 orang
2	HTOB	152 orang
3	BKR	88 orang
4	Posko Bandung Raya	534 orang
5	Stamp	114 orang
6	Paras	92 orang
7	Asosiasi Driver Online	422 orang
8	Faketaxi	54 orang

Sumber : Survey Lapangan

ADO adalah kepanjangan dari Asosiasi Driver Online, ADO memiliki 6 sektor yaitu sektor Bandung Tengah, Bandung Selatan, Bandung Barat, Bandung Timur, Bandung Utara dan Cimahi, Dengan jumlah total anggota 422. ADO Bandung didirikan sudah lama namun baru diresmikan pada tanggal 18 Mei 2017. Keberadaan ADO ini juga menjadi wadah para sopir transportasi online untuk berkumpul dan mendapat rasa aman karena ADO sudah memiliki tim hukum untuk melindungi

segala tindakan yang merugikan bagi para anggotanya. Inilah daya tarik ADO dibanding dengan komunitas lain, maka tidak heran jumlah Anggota ADO yang di akhir bulan Mei 2017 sekitar 200 orang sekarang sudah menjadi dua kali lipatnya. Anggota terbanyak ADO sekarang berada di wilayah Bandung Tengah dengan jumlah anggota 112. Anggota ADO mudah dikenali dari ciri sticker yang berada di bagian belakang mobil sehingga penulis menentukan ADO sebagai populasi penelitian.

Menjadi sopir mitra usaha GO-CAR merupakan daya tarik tersendiri. Salah satu daya tariknya adalah penghasilan bersih yang dinilai cukup tinggi. Faktor-faktor yang menambah penghasilan para sopir ini adalah Jumlah trip (penumpang) dan rata-rata ongkos per penumpang. Tiap pendapatan yang didapatkan para sopir ini akan berbeda dilihat dari kedua faktor yang disebutkan itu. Namun ada juga faktor yang mengurangi penghasilan bersih mereka yaitu biaya operasional dan biaya pemeliharaan. Biaya operasional merupakan biaya sehari-hari para sopir taksi online dikeluarkan setiap harinya tentu berbeda-beda antara satu sopir dengan sopir lain tergantung jumlah orderan yang dapat mereka selesaikan. Sedangkan biaya pemeliharaan merupakan biaya service kendaraan ataupun penggantian suku cadang yang dilakukan di akhir bulan. Biaya pemeliharaan dikeluarkan oleh sopir yang memiliki kendaraan pribadi, dan untuk sopir yang menggunakan kendaraan milik orang lain biaya pemeliharaan ditanggung oleh pemilik kendaraan. Disamping itu sopir yang menggunakan mobil milik orang lain tentu ada biaya ekstra yaitu

pembayaran sewa kepada pemilik kendaraan. Besaran sewa yang dibayarkan sopir kepada pemilik kendaraan berbeda-beda antara satu sopir dengan sopir lainnya, tergantung perjanjian sopir dengan pemilik kendaraan. Jadi faktor Kepemilikan kendaraan dapat mempengaruhi penghasilan bersih mereka karena antara sopir yang menggunakan mobil pribadi dan sopir yang menggunakan mobil milik orang lain akan berbeda penghasilan bersihnya. Dari uraian-uraian di atas penulis tertarik untuk meneliti tentang bagaimana penghasilan bersih sopir taksi online khususnya sopir taksi GO-CAR. Dengan judul penelitian “ **Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Bersih Sopir Mitra Usaha GO-CAR (Studi Kasus Pada Taksi Berbasis Aplikasi Online Di Wilayah Bandung Tengah)** “

1.2.Perumusan Masalah

Dari latar Belakang di atas maka dapat dirumuskan masalah dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana Kondisi Driver GO-CAR yang ada di wilayah Bandung Tengah di lihat dari aspek demografi dan pendapatan bersih mereka ?
2. Bagaimana pengaruh jumlah trip (penumpang), kepemilikan kendaraan, rata-rata ongkos per penumpang, dan biaya operasional terhadap pendapatan bersih Sopir GO-CAR?

1.3.Tujuan Penelitian

Berdasarkan Masalah Penelitian tersebut maka tujuan dalam penelitian ini adalah

1. Untuk Mengetahui Kondisi Driver sopir mitra usaha GO-CAR yang ada di wilayah Bandung Tengah dilihat dari aspek demografi dan pendapatan bersih mereka
2. Untuk Mengetahui Pengaruh jumlah trip (penumpang), kepemilikan kendaraan, rata-rata ongkos per penumpang, dan biaya operasional terhadap keuntungan Sopir mitra usaha GO-CAR

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1. Kegunaan Teoritis/Akademis

Berdasarkan penelitian diatas, maka diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kugunaan teoritis. umumnya dalam kajian ilmu eknomi dan khususnya mengenai faktor faktor yang mempengaruhi keuntungan tingkat pendapatan supir mitra usaha GO-CAR studi kasus pada taksi berbasis aplikasi online di daerah Bandung Tengah

1.4.2. Kegunaan Empiris

Selain kegunaan teoritis diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi kegunaan empiris berupa :

1. Sebagai persyaratan akademis untuk menempuh gelar sarjana strata satu di Fakultas Ekonomi Universitas Pasundan Bandung
2. Sebagai tambahan referensi di Fakultas Ekonomi Universitas Pasundan Bandung
3. Sebagai suatu media untuk melatih pengembangan disiplin ilmu yang dipelajari
4. Diharapkan berguna bagi PT Gojek Indonesia untuk menjadi bahan evaluasi dalam memberikan sistem penilaian terhadap para driver
5. Menjadi Solusi bagi para Driver yang sudah ataupun Yang mau bergabung untuk memberikan pemahaman lebih menjadi driver GO-CAR