

**PERBANDINGAN PENDAPATAN SUPIR MIKROLET
SEBELUM DAN SETELAH ADANYA ANGKUTAN ONLINE
DI KOTA PALOPO**

Skripsi

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo*



**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO
2021**

**PERBANDINGAN PENDAPATAN SUPIR MIKROLET
SEBELUM DAN SETELAH ADANYA ANGKUTAN ONLINE
DI KOTA PALOPO**

Skripsi

*Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana
Ekonomi (SE) pada Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan
Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo*



**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PALOPO
2021**

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Dea Arianti

Nim : 16 0401 0145

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Program Studi : Ekonomi Syariah

Judul : “Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum Dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo”

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Skripsi ini benar merupakan hasil karya sendiri, bukan plagiasi atau dipublikasikan dari karya orang lain yang saya akui sebagai hasil tulisan atau pikiran saya sendiri.
2. Seluruh bagian dari skripsi ini adalah karya saya selain kutipan yang ditunjukkan sumbernya. Segala kekeliruan yang ada didalamnya adalah tanggung jawab saya sendiri.

Bilamana di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi administratif atas perbuatan tersebut dan gelar akademik yang saya peroleh karenanya dibatalkan.

Demikian pernyataan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.



Palopo, 25 September 2021
Yang membuat pernyataan


Dea Arianti

NIM 16 0401 0145

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang berjudul Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum dan Setelah Adanya Angkutan Online di Kota Palopo yang disusun oleh Dea Arianti dengan Nomor Induk Mahasiswa (NIM) 16 0401 0045, mahasiswa Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo, yang dimunaqasyakan pada hari Kamis, 22 Juli 2021 Miladiyah bertepatan dengan tanggal 12 Dzulhijah 1442 Hijriyah, telah diperbaiki sesuai catatan dan permintaan Tim Penguji, dan diterima sebagai syarat meraih gelar Sarjana Ekonomi (S.E).

Palopo, 25 September 2021

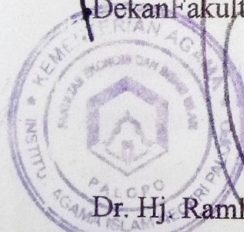
TIM PENGUJI

- | | |
|---|---------------|
| 1. Tadjuddin, SE., M.Si., AK., CA.,
CSRS., CAPM., CAPF., CSRA. | Ketua Sidang |
| 2. Dr. Mahadin Shaleh, M.Si. | Penguji I |
| 3. Muh. Shadri Kahar Muang, SE., M.M. | Penguji II |
| 4. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A. | Pembimbing I |
| 5. Abd. Kadir Arno, SE., Sy., M.Si. | Pembimbing II |

Mengetahui:

a.n. Rektor IAIN Palopo
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Ketua Program Studi
Ekonomi Syariah



Dr. Hj. Ramlah M., M.M.
NIP. 196102081994032001



Dr. Fasiha, S.EI., M.EI
NIP. 19810213 200604 2 002

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ وَالصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ عَلَى أَشْرَفِ الْأَنْبِيَاءِ
وَالْمُرْسَلِينَ سَيِّدِنَا مُحَمَّدٍ وَعَلَى آلِهِ وَأَصْحَابِهِ أَجْمَعِينَ (أَمَّا بَعْدُ)

Alhamdulillah, puji syukur atas kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala, untuk berkah serta rahmatnya yang telah memberikan kesempatan pada penulis sehingga skripsi dengan judul **“Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum Dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo”** bisa diselesaikan sebagaimana yang diharapkan.

Shalawat serta salam semoga senantiasa dicurahkan pada Nabi Muhammad Shalallaahu Alaihi Wassalaam, keluarga, sahabat beserta semua pengikutnya sampai akhir zaman. Nabi yang dikirim Allah SWT sebagai teladan yang baik untuk seluruh alam.

Penulis pada penyelesaiannya skripsi ini memperoleh berbagai tantangan. Tetapi, dengan adanya doa disertai ketekunan dan kesabaran, serta adanya bantuan, masukan, petunjuk dan dorongan moral dari beragam pihak, hingga Alhamdulillah penulisan skripsi mampu dituntaskan sebagaimana mestinya.

Dengan demikian, penulis ingin mengucapkan terimakasih dengan amat sangat besar kepada orang yang dicintai, yaitu ayahanda Hasanuddin dan ibunda Munira yang berdoa selalu pada Allah Subhanahu Wa Ta'ala, mengharap keselamatan serta kesuksesan bagi putrinya, yang telah mendidik serta mengasuh penulis melalui limpahan kasih sayang dari lahir sampai saat ini, dan menanggung semua keperluan penulis sampai saat ini. Terimakasih penulis ucapkan untuk saudari-saudaraku Devi Avrianti, Muh. Rifki dan Muh. Fikri dan semua keluarga dimana telah mendukung, mendoakan, serta memotivasi penulis agar selalu semangat untuk manggapai cita-cita. Terlalu banyak pengorbanan yang sudah diberikan ke penulis mulai secara materi hingga moril. Penulis menyadari tidak bisa membalas semuanya, dimana sekadar doa yang bisa

penulis panjatkan bagi mereka agar selalu didalam lindungan Allah Subhanahu Wa Ta'ala.

Berikutnya, penulis pun ingin menyampaikan terima kasih untuk seluruh pihak meliputi:

1. Prof. Dr. Abdul Pirol M.Ag. selaku Rektor IAIN Palopo, Dr. H. Muammar Arafat, S.H., M.H. selaku Wakil Rektor Bidang Akademik dan Pengembangan Kelembagaan, Dr. Ahmad Syarief Iskandar, S.E., M.M. selaku Wakil Rektor Bidang Administrasi Umum, Perencanaan, dan Keuangan, Dr. Muhaemin, M.A. selaku Wakil Rektor Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama.
2. Dr. Hj. Ramlah M., M.M. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A. selaku Wakil Dekan Bidang Akademik, Tadjuddin, S.E., M.Si., AK., CA., CSRS., CAPM., CAPF., CSRA., selaku Wakil Dekan Bidang Administrasi Umum, Perencanaan dan Keuangan, Dr. Takdir, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama, Hendra Safri, S.E., M.M. selaku Ketua Prodi Perbankan Syariah, dan Muzayyanah Jabani, ST. M.M. selaku Ketua Prodi Manajemen Bisnis Syariah.
3. Dr. Fasiha, S.E.I., M.EI. selaku Ketua Prodi Ekonomi Syariah, Abd. Kadir Arno, SE.Sy., M.Si. selaku Sekretrasi Prodi Ekonomi Syariah, serta para dosen, asisten dosen Prodi Ekonomi Syariah dimana telah memberikan banyak ilmu pengetahuannya, terutama dalam bidang Ekonomi Syariah.
4. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A. serta Abd. Kadir Arno, SE.Sy., M.Si. selaku pembimbing I serta II dimana sudah memberimaskan, bimbingan, serta mengarahkan penulis untuk menuntaskan skripsi ini.
5. Kepala Perpustakaan IAIN Palopo Madehang, S.Ag., M.Ag. serta staf yang sudah menyajikan beragam buku/literature yang bermanfaat sekali dalam penyusunan skripsi ini serta seluruh staf Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam dimana telah memberikan bantuannya

untuk kelancaran pengurusan berkas-berkas skripsi ini hingga meraih gelas SE.

6. Dr. Hj. Ramlah M., M.M. selaku Dosen Penasehat Akademik.
7. Mahasiswa IAIN Palopo terkhusus bagi teman-teman Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam dimana ikut berpartisipasi pada penulisan skripsi ini, serta berperan memberikan masukan dalam kelengkapannya data pada penulisan skripsi ini.
8. Seluruh teman satu perjuangan, mahasiswa Program Studi Ekonomi Syariah IAIN Palopo angkatan 2016 (khususnya kelas A), dimana membatu serta selalu memberikan saran selama ini pada penyusunan skripsi ini.

Penulis mengharapkan semoga Allah SWT membalas kebaikannya seluruh pihak yang sudah memberikan bantuannya pada penulis dalam menuntaskan skripsi ini.

Palopo, 25 September 2021

Penulis

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

A. *Transliterasi Arab-Latin*

Berbagai huruf Arab beserta transliterasi di huruf Latin bisa diamati dibawah:

1. Konsonan

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	-	-
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	Ša'	Š	Es dengan titik di atas
ج	Jim	J	Je
ح	Ha'	Ḥ	Ha dengan titik di bawah
خ	Kha	Kh	Ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet dengan titik di atas
ر	Ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Esdan ye
ص	Šad	Š	Es dengan titik di bawah
ض	Ḍaḍ	Ḍ	De dengan titik di bawah
ط	Ṭa	Ṭ	Te dengan titik di bawah

ظ	Za	Z	Zet dengan titik di bawah
ع	'Ain	'	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
فا	Fa	F	Fa
ق	Qaf	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha'	H	Ha
ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	Ya'	Y	Ye

Hamzah (ء) dengan letak pada awal kata mengikuti vokalnya tanpa tanda apapun, bila letaknya di akhir ataupun tengah maka ditulis dengan tanda (').

2. Vokal

Vokal dalam bahasa Arab serupa pada bahasa Indonesia, mencakup vokal monoftong (tunggal) serta vokal diftong (rangkap).

Transliterasi vokal monoftong bahasa Arab dengan lambang berbentuk harakat ataupun tanda meliputi:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
اَ	<i>fatḥah</i>	a	a
اِ	<i>kasrah</i>	i	i
اُ	<i>ḍammah</i>	u	u

Transliterasi vokal diftong bahasa Arab dengan lambang berbentuk kombinasi diantara huruf serta harakat meliputi:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
اِي	<i>fathah dan yā'</i>	ai	a dan i
اُو	<i>fathah dan wau</i>	au	a dan u

Misalnya:

كَيْفَ : *kaifa*
هَوَّلَ : *hauḷa*

3. Maddah

Vokal panjang ataupun *maddah* dengan lambang berbentuk huruf serta harakat, mempunyai transliterasi berbentuk tanda serta huruf yang meliputi:

Harakat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
اَ... اِ... ي	<i>fathah dan alif atau yā'</i>	ā	a dan garis di atas
اِ... ي	<i>kasrah dan yā'</i>	ī	i dan garis di atas
اُ... ي	<i>ḍammah dan wau</i>	ū	u dan garis di atas

مَاتَ : *māta*
رَمَى : *rāmā*
قِيلَ : *qīla*
يَمُوتُ : *yamūtu*

4. Tā marbūtah

Terdapat dua transliterasi bagi *tā' marbūtah*, yakni *tā' marbūtah* yang hidup ataupun memperoleh harakat *dammah*, *kasrah*, serta *fathah* transliterasinya yakni [t]. Sementara *tā' marbūtah* yang mati ataupun memperoleh harakat sukun yakni [h].

Bila kata yang diakhiri *tā' marbūtah* dilanjutkan kata yang mempergunakan kata sandang *al-* dan bacaannya dua kata tersebut dipisah, *tā' marbūtah* tersebut ditransliterasikan ha [h].

Misalnya:

رَوْضَةَ الْأَطْفَالِ : *raudah al-atfāl*
الْمَدِينَةَ الْفَاضِلَةَ : *al-madīnah al-fādilah*
الْحِكْمَةَ : *al-hikmah*

5. Syaddah (*Tasydīd*)

Tasydīd ataupun syaddah pada tulisan Arab dilambangkan memepergunakan tanda *tasydīd* (ّ), pada transliterasi ini dilambangkan memepergunakan perulangan huruf (konsonan ganda) dimana diberikan tanda *syaddah*.

Misalnya:

رَبَّنَا	: <i>rabbanā</i>
نَجَّيْنَا	: <i>najjainā</i>
الْحَقُّ	: <i>al-haqq</i>
نُعِمْ	: <i>nu'ima</i>
عَدُوُّ	: <i>'aduwwun</i>

Bila huruf *ber-tasydid* pada akhir suatu kata serta diawali huruf *kasrah* (ِ), maka ditransliterasi menjadi *ī* serupa huruf *maddah*.

Misalnya:

عَلِيٌّ	: 'Alī (bukan 'Aliyy atau A'ly)
عَرَبِيٌّ	: 'Arabī (bukan A'rabiyy atau 'Arabiy)

6. Kata Sandang

Kata sandang pada penulisan Arab dilambangkan melalui *alif lam ma'rifah* (َ). Kata sandang ditransliterasikan seperti umumnya, *al-*, mulai dari diikuti huruf *qamariyah* ataupun *syamsi yah*. Kata ini tidak mengikuti bunyi huruf langsung yang menyertainya serta penulisannya dipisah dari kata yang menyertainya tersebut dengan penghubung memepergunakan (-).

Misalnya:

الشَّمْسُ	: <i>al-syamsu</i> (bukan <i>asy-syamsu</i>)
الزَّلْزَلَةُ	: <i>al-zalزالah</i> (bukan <i>az-zalزالah</i>)
الفَلْسَفَةُ	: <i>al-falsafah</i>
الْبِلَادُ	: <i>al-bilādu</i>

7. Hamzah

Transliterasinya huruf hamzah ke apostrof (') berlaku untuk hamzah dengan letak di akhir serta tengah kata saja. Tetapi, apabila hamzah letaknya di depan kata artinya tak dilambangkan, sebab ia berbentuk alif pada penulisan Arab.

Misalnya:

تَأْمُرُونَ	: ta'murūna
النَّوْعُ	: al-nau'
سَيِّئَةٌ	: syai'un
أُمِرْتُ	: umirtu

8. Penulisan Kata Arab yang Umum Dipergunakan pada Bahasa Indonesia

Kalimat, ataupun istilah, ataupun kata Arab yang ditransliterasikan yakni yang hingga saat ini tidak dibakukan pada bahasa Indonesia. Kalimat, ataupun istilah, ataupun kata telah umum serta menjadi bagiannya perbendaharaan bahasa Indonesia, kerap dituliskan pada penulisan bahasa Indonesia, ataupun umum dipergunakan pada suatu bidang akademik, penulisannya tidak lagi menurut transliterasi diatas. Contohnya, al-Qur'an (dari *al-Qur'ān*), munaqasyah, serta alhamdulillah. Tetapi, jika kata itu masuk dalam bagiannya sebuah rangkaian tulisan Arab, artinya perlu ditransliterasikan dengan utuh. Misalnya:

Risālah fī Ri'āyah al-Maslahah

Syarh al-Arba'in al-Nawāwī

9. Lafz al-Jalālah

Kata "Allah" yang diawali huruf jarr maupun huruf lain ataupun yang kedudukannya selaku frasa nominal (*mudāfilaih*), ditransliterasikan tanpa huruf hamzah.

Misalnya:

دِينُ اللَّهِ

dīnullāh

بِاللَّهِ

billāh

tā'marbūtah pada akhir kata yang disandarkan ke *lafz al-jalālah*, diteransliterasikan mempergunakan huruf [t]. Misalnya:

هُم فِي رَحْمَةِ اللَّهِ *hum fī rahmatillāh*

10. Huruf Kapital

Meskipun penulisan Arab tidak menerapkan *All Caps* (huruf kapital), pada transliterasi dikenakan aturan huruf kapital yang berlandaskan EYD. Contohnya dipergunakan dalam menulis huruf pertama dari nama diri (bulan, tempat, orang) serta huruf awalan kalimat. Apabila nama tersebut diawali kata sandang (al-),

artinya dituliskan mempergunakan huruf kapital tetap huruf awal nama diri itu, bukan huruf awalnya kata sandang. Apabila letaknya di permulaan kalimat, artinya huruf A pada kata sandang itu mempergunakan huruf kapital (al-). Ketentuan serupa pun berlaku bagi huruf awalnya judul referensi dimana diawali kata sandang al-, mulai jika dituliskan pada teks ataupun pada catatan rujukan (DP, CK, DR, serta CDK). Misalnya:

Inna awwala baitin wudi'a linnāsi lallazī bi Bakkata mubārakan

Wa mā Muhammadun illā rasūl

Nasīr al-Dīn al-Tūsī

Syahru Ramadān al-lazī unzila fīhi al-Qurān

Nasr Hāmid Abū Zayd

Al-Maslahah fī al-Tasyrī' al-Islāmī

Al-Tūfī

Apabila nama resminya seseorang mempergunakan kata Abū (bapak dari) serta Ibnu (anak dari) selaku nama kedua terakhir, artinya dua nama tersebut perlu disebut selaku nama akhir pada daftar referensi ataupun piustaka. Misalnya:

Abū al-Walīd Muhammad ibn Rusyd, ditulis menjadi: Ibnu Rusyd, Abū al-Walīd Muhammad (bukan: Rusyd, Abū al-Walīd Muhammad Ibnu)

Nasr Hāmid Abū Zaīd, ditulis menjadi: Abū Zaīd, Nasr Hāmid (bukan, Zaīd Nasr Hāmid Abū)

B. Daftar Singkatan

Sejumlah singkatan yang dipergunakan meliputi:

SWT.	= Subhanahu Wa Ta'ala
AS	= 'Alaihi Al-Salam
SAW.	= Sallallahu 'Alaihi Wasallam
SM	= Sebelum Masehi
M	= Masehi
H	= Hijrah
W	= Wafat Tahun
l	= Lahir Tahun (untuk orang yang masih hidup saja)
HR	= Hadis Riwayat
QS .../...: 4	= QS Ali 'Imran/3: 4 ataupun QS al-Baqarah/2: 4



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PRAKATA	iv
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB DAN SINGKATAN	vii
DAFTAR ISI	xiv
DAFTAR AYAT	xvi
DAFTAR HADIST	xvii
DAFTAR TABEL	xviii
DAFTAR GAMBAR	xix
DAFTAR LAMPIRAN	xx
ABSTRAK	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	7
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian.....	7
BAB II KAJIAN TEORI	9
A. Kajian Terdahulu yang Relevan	9
B. Landasan Teori.....	13
C. Kerangka Pikir	33
D. Hipotesis Permasalahan.....	34
BAB III METODE PENELITIAN	35
A. Jenis Penelitian	35
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
C. Definisi Oprasional Variabel	36
D. Populasi dan Sampel.....	36
E. Tenik Pengumpulan Data.....	37
F. Instrumen Penelitian.....	38
G. Jenis dan Sumber Data.....	38
H. Teknik Analisis Data	39
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	44
A. Hasil Penelitian.....	44
B. Pembahasan	62

BAB V PENUTUP	67
A. Simpulan.....	67
B. Saran	68

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN-LAMPIRAN



DAFTAR KUTIPAN AYAT

Kutipan Ayat 1 QS al-Baqarah/2: 254	18
Kutipan Ayat 2 QS an-Nahl/16: 8.....	25



DAFTAR KUTIPAN HADIS

Hadis tentang pemberian Upah.....	21
-----------------------------------	----



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan di Kota Palopo.....	2
Tabel 4.1 Dukungan yang Diterima Kota Administratif Palopo.....	44
Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kota Palopo	47
Tabel 4.3 Luas Wilayah Kota Palopo Berdasarkan Kecamatan	48
Tabel 4.4 Usia Responden.....	55
Tabel 4.5 Pengalaman Menjadi Sopir	56
Tabel 4.6 Kepemilikan Kendaraan.....	57
Tabel 4.7 Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah Kehadiran angkutan Online.....	57
Tabel 4.8 Uji Normalitas.....	59
Tabel 4.9 Statistik Deskriptif	60
Tabel 4.10 Wilcoxon Signed Ranks Test.....	61
Tabel 4.11 Hasil Uji Beda Menggunakan Uji Wilcoxon.....	62

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Jumlah Kendaraan di Indonesia 3 Tahun Terakhir	1
Gambar 2.1 Kerangka Pikir.....	33
Gambar 4.1 Struktur Organisasi Perhubungan Kota Palopo.....	52



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Angket Penelitian
- Lampiran 2 Dokumentasi
- Lampiran 3 Halaman Persetujuan Pembimbing
- Lampiran 4 Nota Dinas Pembimbing
- Lampiran 5 Halaman Persetujuan Penguji
- Lampiran 6 Nota Dinas Penguji
- Lampiran 7 Kartu Kontrol
- Lampiran 8 Berita Acara
- Lampiran 9 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 10 Nota Dinas Tim Verifikasi
- Lampiran 11 Turnitin
- Lampiran 12 Riwayat Hidup



ABSTRAK

Dea Arianti, 2021. “*Perbandingan Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah adanya Angkutan Online di Kota Palopo*” Skripsi Program Studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri Palopo. Dibimbing oleh Ruslan Abdullah serta Abd. Kadir Arno

Skripsi ini membahas tentang Perbandingan Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah adanya Angkutan Online di Kota Palopo. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Apakah terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pendapatan sopir mikrolet trayek Terminal-Perumnas sebelum dan setelah adanya angkutan Online di Kota Palopo.

Metode yang digunakan adalah metode penelitian kuantitatif dan jenis data yang digunakan adalah data primer dengan cara studi lapangan (*field research*). Alat yang digunakan dalam mengumpulkan data yaitu kuesioner dan dokumentasi, adapun teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan uji normalitas sementara untuk menguji hipotesis digunakan uji wilcoxon.

Berdasarkan hasil penelitian dengan menggunakan uji Wilcoxon, didapati *Assymp sig (2-tailed)* pendapatannya sopir mikrolet sebesar 0,000 dengan taraf nyata 0,05 sehingga *Assymp sig (2-tailed)* $0,000 < 0,05$, yang menunjukkan adanya perbedaan pendapatan sopir mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online. Dengan rata-rata pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online sebesar Rp. 146.129,03 dan setelah adanya angkutan online rata-rata pendapatan sopir mikrolet sebesar Rp. 108.172,04, dengan selisih sebesar Rp. 37.957.

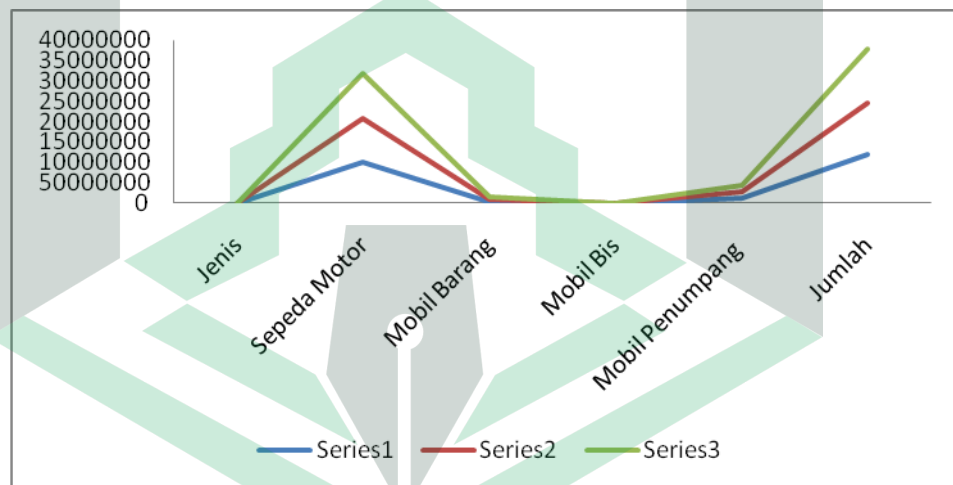
Kata kunci: Perbedaan, Pendapatan, Transportsi, *Online*

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia mempunyai luas wilayah sebesar 1.916.906,77¹ km² dengan jumlah penduduk 269.603.400,² Indonesia berada pada urutan ke empat untuk total penduduk paling banyak di dunia.³ Di kota Palopo tercatat sebanyak 184.164 jiwa yang terdiri dari 9 kecamatan.⁴ Tingginya jumlah penduduk mendorong tingginya kebutuhan akan transportasi untuk membantu dalam memenuhi kebutuhan ekonomi. Berikut jumlah Kendaraan di Indonesia:



*Sumber: BPS⁵

Gambar 1.1 Kendaraan di Indonesia Selama 3 Tahun Terakhir

¹BPS, "Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Provinsi," 2019 https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_pub/UFpWmMjZOVZlZTnc1pXaHhDV1hPQT09/da_01/1 (Maret 09, 2021)

²BPS, "Jumlah Penduduk Hasil Proyeksi Menurut Provinsi dan Jenis Kelamin (Ribuan Jiwa)," 2018-2020, <https://www.bps.go.id/indikator/12/1886/1/jumlah-penduduk-hasil-proyeksi-menurut-provinsi-dan-jenis-kelamin.html> (Maret 09, 2021)

³Wikipedia. "Daftar Negara Menurut Jumlah Penduduk." Oktober 12, 2020 https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_negara_menurut_jumlah_penduduk, (November 20, 2020)

⁴BPS, Kota Palopo dalam Angka, (Palopo: BPS Kota Palopo, 2020), 80

⁵BPS, Statistik Transportasi Darat, (BPS RI: BPS Statistics Indonesia 2019), 57-60

Sedangkan jumlah kendaraan yang berada di kota palopo dalam 3 tahun terakhir:

Tabel 1.2 Jumlah Kendaraan di Kota Palopo

Tahun/Jenis	2017	2018	2019
Mobil Truck	61	129	124
Mobil Minibus	3.035	6.445	6.791
Mobil Pick Up	485	1.250	1208
Sepeda Motor	21.253	33.433	28.567
Jumlah	24.834	41.257	36.690

Sumber: BPS⁶

Tingginya kebutuhan masyarakat akan transportasi perlu didukung dengan fasilitas transportasi yang sesuai dan terjangkau. Sebagaimana ungkapan Prasetya dan Legowo bahwa perkembangan ekonomi dalam sebuah negara tergantung pada tersedianya transportasi di dalam negara tersebut.⁷

Akses ke seluruh kota oleh masyarakat dapat dijangkau dengan menggunakan transportasi atau angkutan umum sebagaimana diungkapkan oleh konsep mobilitas sebagai serangkaian perpindahan yang dilakukan oleh orang-orang dari beberapa alat transportasi. Selain itu, konsep baru, yang terhubung dengan baik dan sesuai tren dunia saat ini, adalah mobilitas

⁶BPS, *Kota Palopo dalam Angka*, (Palopo: BPS Kota Palopo, 2020), 339

⁷Prasetya, H.D. dan Legowo, M. (2005). *Rasionalitas ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensi di tengah adanya gojek di Kota Surabaya*. *Teknika*. 6(2), 1-7

perkotaan yang berkelanjutan.⁸ Mobilitas perkotaan yang berkelanjutan diartikan sebagai hasil dari kebijakan transportasi yang bertujuan untuk memberikan akses yang luas ke seluruh kota.

Transportasi angkutan umum merupakan angkutan penumpang yang bertujuan untuk membantu perjalanan seseorang atau mengirim suatu barang dengan menggunakan sistem bayar atau sewa. Tujuan transportasi umum untuk membantu masyarakat tiba di tempat yang ingin mereka tuju dan mengirim barang satu tempat lalu ke tempat berikutnya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah pasal 1 ayat 1 Nomor 41 Tahun 1993 yang membahas Angkutan Jalan, dijelaskan “angkutan merupakan pertukaran orang dan atau barang dari satu tempat kemudian ke tempat berikutnya dengan menggunakan kendaraan.”⁹ Sedangkan “kendaraan umum ialah setiap kendaraan bermotor atau angkutan umum yang disiapkan dan digunakan oleh penduduk secara keseluruhan dan dikenakan biaya.”

Namun, kondisi transportasi umum yang belum optimal di kota-kota besar membuat masyarakat tidak puas dengan pelayanan transportasi umum yang tersedia. Tidak puas akan pelayanan yang diterima membuat masyarakat memunculkan keinginan untuk meningkatkan kualitas layanan yang dianggap normal di setiap layanan publik.¹⁰ Tujuannya untuk memperoleh pelayanan

⁸Barbara Ribeiro Alves Abreu dan Leise Kelli De Olive. "The Potential Of Response Rate In Online Transportation Serveys." XVIII Congreso Panamericano De Ingeniería De Tránsito (Elsevier), 2014, 34-41. <http://dx.doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.12.183>

⁹Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Umum

¹⁰Rasyid. "Kualitas pelayanan transportasi publik (Studi deskriptif tentang kualitas pelayanan jasa angkutan umum perum Damri unit angkutan bus khusus Gresik-Bandara Juanda)." Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik 3, no. 2 (2015), 97-105. <http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-kmp84df2fea7bfull.pdf>

yang baik dan layak untuk masyarakat. Yung-yu tseng¹¹ mengemukakan bahwa bentuk pelayanan yang murah, cepat, aman dan nyaman merupakan bentuk pelayanan yang baik. Adanya informasi, teknologi serta modal sangat dibutuhkan sopir angkutan untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan konsumen sehingga mereka bisa mengoptimalkan arus barang dan jasa dengan cara yang tepat.

Kemajuan teknologi mendorong munculnya aplikasi berbasis transportasi online yang saat ini terkenal di Indonesia penyedia layanan aplikasi berbasis transportasi di Indonesia ialah Go-Jek, Grab Bike, dan Uber yang menyediakan layanan untuk mengantar orang-orang dengan cara memesan melalui aplikasi ponsel dan situs web.¹²Tingginya pengaruh smartphone dan meratanya sistem layanan internet telah mendorong Indonesia menjadi salah satu negara dengan kemungkinan membuat aplikasi mobile. Salah satu contoh pemanfaatan layanan internet yang luas yaitu dibidang transportasi. Pemanfaatan teknologi ternyata cukup efektif digunakan untuk penyelenggaraan jasa transportasi umum. Salah satu bentuk pemanfaatan transportasi di bidang transportasi adalah kehadiran angkutan online yang saat ini sedang marak, salah satunya Gojek.

Transportasi online muncul di Indonesia pada tahun 2010 oleh Go-jek, dan menjadi populer pada tahun 2014. Setelah itu mendorong beberapa

¹¹Yung-yu Tseng, Wen Long YUE. "The Role Of Transportation In Logistics Chain." Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies 5 (2005), 1657-1672. ISBN: 6188302188

¹²Nafisa Choirul Marati, Tri Sudarwanto. "Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya)." Jurnal Pendidikan Tata Niaga (Universitas Negeri Surabaya) 3, No. 3 (2016), 1-12. ISBN: 2337-6708

perusahaan untuk menawarkan layanan yang sama yaitu layanan transportasi online.¹³ Transportasi online dengan cepat mengalami perkembangan dan muncul di berbagai ibu kota di Indonesia, salah satunya di Kota Palopo. Transportasi online pada kota Palopo yaitu Grab serta Gojek, yang menawarkan berbagai layanan tidak hanya mengantar penumpang tetapi juga menyediakan jasa pengiriman barang, selain itu masih ada berbagai layanan yang dimiliki transportasi online yang dapat menarik minat pengguna layanan jasa transportasi.

Adanya berbagai layanan yang menarik yang ditawarkan oleh transportasi online dapat meningkatkan pengguna transportasi online di Kota Palopo, banyaknya pengguna transportasi online ini membuka lapangan kerja bagi masyarakat di kota Palopo, dimana mereka dapat bermitra dengan transportasi online yang ada dengan menjadi driver.

Saat ini sebagian besar perusahaan aplikasi berbasis transportasi online menerapkan harga rendah untuk memenangkan pasar. Transportasi online memberikan harga promosi yang lebih rendah dibandingkan dengan transportasi umum. Penetapan harga ini mendapat kontroversi dari sopir angkutan umum.

Penetapan harga yang murah dan banyak layanan menarik yang ditawarkan oleh transportasi online akan mempengaruhi penumpang untuk menggunakan transportasi online, semakin banyak penumpang yang

¹³Annisa Aulia Fitriani, “Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online di Kota Surabaya”, Skripsi (November 15, 2018): 6, <http://repository.untag-sby.ac.id/id/eprint/988>

menggunakan transportasi online akan mempengaruhi jumlah penumpang transportasi umum yang akan mengalami penurunan, penurunan jumlah penumpang ini akan berdampak pada pendapatan transportasi umum yang juga mengalami penurunan.

Namun dengan kemudahan yang diberikan oleh transportasi online membuat eksistensi transportasi umum yang ada di Palopo mengalami penurunan. Salah satunya mikrolet, dengan munculnya transportasi online yang memiliki banyak peminat di kota Palopo, memberikan dampak pada kurangnya penumpang yang diperoleh, berkurangnya penumpang yang menggunakan jasa mikrolet ini berimbas pada pendapatan sopir mikrolet yang mengalami penurunan.

Berpatokan pada latar belakang yang dibahas di atas tentang kehadiran angkutan online terhadap pendapatan angkutan kota. Dimana dengan kehadiran angkutan online memberi dampak yang sangat besar bagi masyarakat pengguna jasa angkutan karena lebih memudahkan dalam proses transaksi berbeda dengan sistem transaksi yang digunakan mikrolet, tentu hal ini mempengaruhi pendapatan dari sopir mikrolet. Melihat hal ini penulis menjadi tertarik dalam mengadakan penelitian serta pengkajian fenomena ini melalui karya tulis ilmiah **“Perbandingan Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo”**.

B. Rumusan Masalah

Melihat fenomena yang telah dibahas, didapati rumusan masalah “Apakah terdapat perbedaan pendapatan sopir mikrolet trayek Terminal-Perumnas sebelum dan setelah adanya angkutan online?”

C. Tujuan Penelitian

Hal yang hendak peneliti raih melalui penelitian ini, yakni “Untuk mengetahui ada tidaknya perbedaan yang signifikan atau tidak pada pendapatan sopir mikrolet trayek Terminal-Perumnas sebelum dan setelah adanya angkutan online di kota Palopo.”

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang bisa didapatkan pada penelitian ini, yakni:

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan hasil pelaksanaannya penelitian ini bisa berperan selaku bahan kajian secara teori untuk bahan pertimbangannya penelitian berikutnya dan bisa dimanfaatkan selaku bahan guna membandingkan dengan penelitian yang mendatang.

2. Manfaat Praktis

- a. Bagi peneliti, mampu memahami pengaruh dari kehadiran transportasi online terhadap pendapatan sopir mikrolet.
- b. Bagi sopir mikrolet, agar bisa menghadirkan dan mengembangkan solusi alternatif transportasi untuk masyarakat yang ada di Kota Palopo

- c. Bagi pemerintah, agar dapat mencari pemecahan masalah yang terjadi mengenai pendapatan sopir mikrolet, serta mengambil kebijakan yang tepat yang tidak merugikan pihak manapun.



BAB II

KAJIAN TEORI

A. Kajian Penelitian Terdahulu yang Relevan

Dalam mendukung permasalahan yang ada, peneliti telah membaca beberapa *literature* yang berkaitan dengan penelitian yang saat ini dilakukan dimana penelitian terdahulu harus relevan terhadap objek penelitian ini.

Penelitian tentang pendapatan sopir angkutan telah banyak dilakukan, Oleh sebab itu peneliti menjadikan penelitian terdahulu sebagai referensi untuk menulis penelitian ini. Adapun beberapa penelitian yang relevan ialah:

Juhaini, (2018) meneliti tentang “Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (Pt. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)”.¹⁴ Permasalahan dalam penulisan ini yakni “Apakah ada pengaruh kehadiran angkutan online (Grab) terhadap sosial ekonomi sopir angkutan umum (PT. Rahayu Medan Ceria trayek 120)?” Sedangkan tujuannya yakni mengetahui apakah ada pengaruhnya kehadiran Grab pada kehidupan sosial ekonominya sopir angkutan umum. Metode penelitian menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpulan data.

Penelitian yang dilakukan menunjukkan hasil bahwa pendapatan para sopir angkutan umum selepas munculnya Grab semakin hari semakin berkurang, yang diakibatkan lebih sulit dalam mencari penumpang serta sewa. Persamaan pada penelitian yang sedang dilakukan yaitu keduanya sama-sama

¹⁴Juhaini, “Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (Pt. Rahayu Medan Ceria Trayek 120)”, Skripsi (Medan; Universitas Sumatra Utara, 2018) <http://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/3363>

melakukan penelitian terhadap pendapatan sopir angkutan umum. Adapun perbedaan dengan penelitian yang saat ini dilakukan ialah peneliti yang lebih dulu ingin meneliti mengenai pengaruh sosial dan ekonomi sopir angkutan umum setelah adanya angkutan online, sedangkan peneliti ingin membandingkan antara pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya angkutan online dengan setelah adanya angkutan online.

Aditya Maska Nugraha (2018), meneliti “Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)”.¹⁵Permasalahan yang penulis angkat yakni “Bagaimana dampak kehadiran taksi *Online GrabCar* terhadap tingkat pendapatan taksi konvensional *Blue Bird* studi kasus pangkalan taksi *Blue Birddi* Plaza Medan Fair kecamatan Medan Petisah Kota Medan”. Teknik pengumpulan data yang dipakai ialah Observasi, kuisisioner, juga wawancara teknik pengolahan data memakai uji t.

Penelitian tersebut memperlihatkan kehadirannya taksi online membawa imbas negatif bagi pendapatannya sopir taksi melalui turunnya pendapatan sopir taksi *Blue Bird*. Banyak diantara sopir taksi *Blue Bird* yang kehilangan pelanggannya, yaitu orang-orang yang biasa menggunakan taksi *Blue Bird* untuk pulang pergi. Penelitian ini dan penelitian yang sedang dilakukan keduanya memiliki persamaan yakni objek penelitiannya

¹⁵Aditya Maska Nugraha, “Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan)”, Skripsi (Medan: Universitas Sumatra Utara, 2018)

pendapatan sopir. Perbedaan dari kedua penelitian ini yaitu pada teknik analisis data, dimana peneliti terdahulu menggunakan uji hipotesis (uji t) sedangkan penelitian saat ini menggunakan uji wilcoxon.

Octaviani Arisinta(2017) meneliti tentang “Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Adanya Jembatan Suramadu Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal-Bangkalan)”.¹⁶ Permasalahan yang penulis angkat yakni “adakah perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu di Pelabuhan Kamal?” Teknik yang dipakai untuk mengambil data yaitu observasi serta wawancara. Kemudian pengolahan datanya menggunakan uji beda.

Penelitian tersebut menunjukkan bahwa keberadaan Jembatan Suramady memberikan pengaruh yang signifikan bagi pendapatannya sopir angkutan umum yang berada pada Pelabuhan Kemal, terdapat beda pendapatan yang sangat jelas bagi sopir angkutan umum, dimana sebelumnya pendapatan mereka bisa membantu dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, namun setelah adanya Jembatan Suramadu ada sebagian dari sopir angkutan umum yang melakukan pekerjaan sampingan untuk memenuhi kebutuhannya. Persamaan penelitian terletak pada objek penelitiannya yaitu sopir angkutan umum. Adapun perbedaan keduanya ialah pada penelitian terdahulu meneliti tentang perubahan pendapatan yang disebabkan adanya jembatan Suramadu, sedangkan penelitian saat ini dilakukan karena adanya angkutan online di Kota Palopo.

¹⁶Oktaviani Arista, “Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Adanya Jembatan Suramadu Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal-Bangkalan)”, Jurnal Manajemen Dan Bisnis. 1, No.2 (2017), 100 <http://dx.doi.org/10.25139/ekt.v0i0.136>

Febri Ahmad Qisthi (2018) meneliti “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (*Online*)”.¹⁷ Dalam penelitian ini ada 2 rumusan masalah yaitu “Bagaimana pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya bahan bakar minyak terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta? dan Apakah terdapat perbedaan yang signifikan pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (online) di kota Surakarta?” data penulis kumpulkan menggunakan observasi, kuisioner, serta wawancara, kemudian diolah melalui uji regresi berganda guna melihat pengaruhnya umur, jam kerja, pengalaman kerja, serta banyaknya BBM yang dipergunakan terhadap pendapatan serta Uji paired t test untuk mengetahui beda pendapatannya sopir sebelum serta setelah transportasi daring.

Hasilnya memperlihatkan pengalaman kerja serta umur tidak memberikan pengaruh signifikan terhadap pendapatan sedangkan jam kerja dan biaya BBM memberikan pengaruh signifikan pada pendapatannya sopir angkot di Surakarta. Untuk uji paired t test perbandingan pendapatan yang signifikan pada pendapatannya sopir angkot sebelum serta setelah terdapatnya angkutan daring. Persamaannya pada penelitian ini yakni mengangkat perbedaannya pendapatan sopir angkot sebelum serta setelah terdapatnya angkutan online. Perbedaannya yaitu peneliti terdahulu meneliti tentang pengaruh umur, jam kerja, pengalaman kerja, serta biaya BBM pada pendapatnya sopir.

¹⁷Febri Ahmad Qisthi, “*Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (Online)*”, Skripsi (Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018) <http://eprints.ums.ac.id/64046/>

B. Landasan Teori

1. Pendapatan

Pendapatan adalah salah satu faktor pendukung dalam mengukur kondisi ekonomi masyarakat. Pendapatan yang dimaksud ialah keseluruhan penerimaan uang yang diterima pekerja dari perusahaan atau instansi atas apa yang dilakukan dan diharapkan dapat membantu memenuhi kebutuhan hidup. Pendapatan bisa dikatakan sebagai total uang tunai yang didapat oleh seorang maupun badan usaha dalam kurun waktu tertentu.¹⁸

Pada KBBI, pendapatan diartikan sebagai “hasil kerjaatau usaha”.¹⁹ Dalam Kamus Manajemen pendapatan ialah uang yang didapatkan oleh orang-orang, perusahaan, atau organisasi sebagai bentuk kompensasi (gaji atau upah), premi, sewa, ongkos, komisi dan laba.²⁰

Pendapatan yang dimaksud adalah jumlah kewajiban konsumen atas jasa dan barang yang ditawarkan. Pendapatan juga diartikan sebagai arus masuk aset maupun penurunan kewajiban utang yang didapatkan dari penyerahan produk jasa kepada konsumen.²¹ Menurut Ahmad Sholihin pendapatan ialah uang yang diperoleh dari perusahaan oleh seseorang sebagai wujud gaji, upah, laba, ataupun sewa.²²

¹⁸Rico Phahlevi, "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Petani Padi Sawah Di Kota Padang Panjang." Skripsi 1, No. 2 (2013): 4 <http://dx.doi.org/10.24036/jkep.v1i02.125>

¹⁹Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, “Kamus Besar Bahasa Indonesia”, (Jakarta: Balai Pustaka, 2008), 185

²⁰Banjar Nohar Marbun, “Kamus Manajemen”, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003), 230

²¹Soemarso S. Rahardjo “Akuntansi Suatu Pengantar. Edisi Lima” (Jakarta: Salemba Empat, 2009), 54

²²Ahmad Ifham Sholihin, “Buku Pintar Ekonomi Syariah”, (Jakarta : PT. Gramedia Pustaka Utama, 2010), 621.

Pendapatan seseorang bisa dikatakan selaku total penerimaan oleh seseorang atau perusahaan dari apa yang dilakukannya dan dihargai dalam bentuk tunai pada jangka waktu yang telah ditentukan. Reksoprayitno menyatakan bahwa Pendapatan (*revenue*) dapat dikatakan sebagai jumlah pendapatan yang diterima dalam waktu tertentu. Pendapatan merupakan total gaji yang didapatkan dalam suatu kurung waktu selaku balasan atas jasanya ataupun faktor produksi yang diberikannya.²³

Pendapatan ialah uang tunai yang didapatkan atau diberikan kepada seseorang atas pencapaian atau pekerjaan yang telah dilakukannya. Ukuran pendapatan seseorang tergantung pada jenis pekerjaan yang dilakukan.²⁴ Soekartawi berpendapat bahwa pendapatan dapat memberipengaruh terhadap jumlah barang yang digunakan, tingginya pendapatan seseorang akan semakin tinggi jumlah barang yang digunakan, tidak hanya bertambah tapi juga sifat dari barang yang akan digunakan. Misalnya, sebelum kenaikan upah, beras yang dimakan memiliki kualitas rendah, namun setelah kenaikan upah, beras yang dimakan memiliki kualitas yang lebih bagus.²⁵

Salah satu faktor untuk mengetahui apakah suatu wilayah maju atau tidak bisa dilihat dari tingkat pendapatannya. Jika suatu daerah memiliki pendapatan yang pada umumnya rendah, maka kemajuan dan kesejahteraan daerah cenderung dikatakan rendah pula. Jika konsumsi berlebihan maka akan disimpan di bank dengan niat untuk berhati-hati jika terjadi kemajuan dalam

²³Reksoprayitno, "*Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*", (Jakarta: Bina Grafika, 2004), 79

²⁴Sadono Sukirno, "*Teori Pengantar Mikro Ekonomi*", (Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006), 47

²⁵Soekartawi, "*Faktor-faktor Produksi*", (Jakarta: Salemba Empat, 2012), 132

bidang produksi dan pendidikan serta dibidang lainnya yang dapat memberikan pengaruh terhadap tingkat simpanan masyarakat.

Begitupun sebaliknya, jika pendapatan disuatu wilayah cukup tinggi maka wilayah tersebut bisa dikatakan memiliki tingkat kemajuan serta kesejahteraan wilayah tersebut cenderung tinggi.²⁶

Beberapa Karakteristik pendapatan:²⁷

- a. Bahwa adanya pendapatan karena hasil dari aktivitas pokok perusahaan untuk mendapatkan keuntungan.
- b. Pendapatan memiliki sifat yang berulang atau konstan, pelaksanaan kegiatan utama perusahaan pada dasarnya terletak dibawah kendali manajemen.

Menurut Suparmoko, pendapatan dapat digolongkan menjadi 3.²⁸

- a. Gaji atau upah merupakan hasil yang didapatkan oleh seseorang dari orang lain setelah melakukan suatu pekerjaan, yang didapatkan pada kurung waktu perhari, perminggum atau perbulan.
- b. Pendapatan hasil bisnis sendiri adalah jumlah total penghasilan dan dikurangi dengan semua biaya untuk produksi. Bisnis ini merupakan bisnis milik pribadi atau keluarga serta orang yang bekerja di dalamnya merupakan anggota kerabat, sewa utama menjadi milik pribadi dan

²⁶Mahyu Danil, "Pengaruh Pendapatan Terhadap Tingkat Konsumsi Pada Pegawai Negeri Sipil Di Kantor Bupati Kabupaten Bireuen", Journal Ekonomika Universitas Almuslim Bireuen Aceh 4, No. 7 (2013), 9. ISSN :2086-6011

²⁷Hery dan Widyawati Lekok " Akuntansi Keuangan Menengah" (Jakarta: Bumi Aksara, 2012), 24

²⁸Suparmoko, "Pengantar Ekonomi Mikro", (Yogyakarta: BPFE, 2006), 35

beberapa biaya yang umumnya tidak dihitung. semua biaya yang tidak biasanya dipertimbangkan.

- c. Pendapatan yang diperoleh dari hasil usaha lain merupakan pendapatan penghasilan yang diperoleh dengan tidak perlu mengeluarkan tenaga untuk melakukan pekerjaan, biasanya merupakan hasil dari pekerjaan sampingan.

Jenis-jenis transaksi yang menghasilkan pendapatan : ²⁹

- a. Pendapatan dari hasil penjualan barang
Pendapatan dari hasil penjualan barang baik itu dari hasil produksi perusahaan yang dijual atau hasil dari pembelian barang yang tujuannya untuk dijual kembali.
- b. Pendapatan dari hasil penjualan jasa
Berkaitan pada kinerjanya perusahaan yang sesuai dengan surat kontrak serta telah disepakati selama periode waktu tertentu.
- c. Pendapatan dari hasil penggunaan asetnya perusahaan oleh pihak lain³⁰
Pendapatan yang normalnya didapatkan perusahaan dari hasil penjualan produk kepada pelanggan.

²⁹Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Tahun 2004 Nomor 23, Paragraf 1 tentang Pendapatan

³⁰Pusat pengkajian dan Pengembangan Ekonomi Islam, "*Ekonomi Islam*", (Jakarta; Raja Grafindo Persada, 2008), 204

Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan seseorang: ³¹

a. Kesempatan Kerja

Banyaknya kesempatan kerja yang terbuka mendorong untuk meningkatkan pendapatan.

b. Kecakapan dan Keahlian

Keahlian dan kecakapan dalam melakukan pekerjaan akan meningkatkan efektivitas dan efisiensi yang dengan demikian dapat mempengaruhi pendapatan.

c. Motivasi

Melakukan suatu pekerjaan dibutuhkan motivasi atau dorongan yang dapat mempengaruhi kualitas kerja. Semakin tinggi motivasi dalam melakukan pekerjaan dapat membantu meningkatkan penghasilan.

d. Keuletan Kerja

Keuletan bisa dikatakan giat, kuat, atau tangguh dalam menghadapi masalah dan tantangan. Jika dalam pekerjaan mengalami kegagalan maka kegagalan yang dialami akan dijadikan pembelajaran dalam menghadapi masalah kedepannya.

e. Banyaknya modal yang digunakan

Sedikit atau banyak modal yang dipakai dalam menjalankan bisnis akan memberi pengaruh besar pada bisnis yang dijalankan. Besarnya bisnis yang sedang dijalankan akan memberi peluang besarnya pendapatan yang akan diperoleh.

³¹Ratna Sukmayanti, et.all, "*Ilmu Pengetahuan Sosial*", (Jakarta: PT. Galaxy Puspa Mega, 2008), 117

2. Pendapatan dalam Islam

Kebutuhan manusia sangatlah beraneka ragam walaupun normalnya kebutuhan tersebut bisa diklasifikasikan dalam tiga macam, yakni kebutuhan primer, kebutuhan sekunder, serta tersier. Kebutuhan itulah yang mengharuskan manusia harus berikhtiar dan bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Islam tidak hanya menuntut seseorang memperoleh pendapatan dengan jalan yang benar tapi juga menekankan adanya suatu distribusi pendapatan. Distribusi pendapatan diperlukan karena boleh jadi ada seseorang yang tidak dapat bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidupnya karena cacat dan tidak mampu, maka itu menjadi kewajiban bagi umat muslim untuk memberikan bantuan dalam memenuhi kebutuhan pokoknya

Seperti Firman Allah pada QS al-Baqarah/2: 254 berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَنْفِقُوا مِمَّا رَزَقْنَاكُمْ مِّن قَبْلِ أَن يَأْتِيَ يَوْمٌ لَا بَيْعَ فِيهِ وَلَا خِلَّةٌ وَلَا شَفِيعَةٌ ۗ وَالْكَافِرُونَ هُمُ الظَّالِمُونَ

Terjemahnya:

*“Hai orang-orang yang beriman, belanjakanlah (di jalan Allah) sebagian dari rezeki yang telah Kami berikan kepadamu sebelum datang hari yang pada hari itu tidak ada lagi jual beli dan tidak ada lagi syafa'at. Dan orang-orang kafir itulah orang-orang yang zalim”.*³²

Ayat di atas menerangkan bahwa Allah Subhanahu Wa ta'ala memerintakan umat muslim untuk memberikan sedekah (zakat dan infaq) dari apa yang telah diperoleh selaras pada kemampuan yang dipunyai, agar

³²Iqro Global, *Al-Haram Al- Qur'an Transliterasi Per Kata & Tajwid Berwarna*, (Yogyakarta; PT. Iqro Global Indonesia, 2016), 42

memperoleh pahala dan mendapatkan syafa'at di akhirat kelak sebelum datang hari kiamat.

Dalam Islam telah diatur suatu sistem untuk mendistribusikan pendapatan secara adil dan merata. Islam menekankan perlunya memberikan sebagian harta yang diperoleh kepada sesama yang kurang mampu dalam mencukupi kebutuhannya dalam hidup melalui kewajiban membayar Zakat dan Infaq.

3. Pendapatan Sopir dalam Prespektif Ekonomi Syariah

Manusia dalam mencukupi kebutuhannya diharuskan melaksanakan pekerjaan agar memperoleh pendapatan. Pendapatan adalah selisi antara semua yang diterima dengan semua biaya yang telah dikeluarkan dan secara teoritis dapat dirumuskan:³³

Dimana:

Y = Pemasukan

TR = Total Revenue (Total yang diterima)

TC = Total Cost (Total biaya yang dikeluarkan)

Apapun bentuk pekerjaan yang dikerjakan haruslah dilakukan dengan cara yang benar dan Iklash. Salah satu pekerjaan yang dapat dilakukan untuk memperoleh pendapatan dalam memenuhi kebutuhan hidup dengan menjadi sopir mikrolet.

³³Agusthina Shinta, *ILMU USAHATANI*, (Malang; UB Press, 2011), 88

Pendapatan sopir mikrolet dapat digolongkan sebagai upah yang diperoleh dari hasil transaksi antara sopir dan penumpang. Transaksi tersebut merupakan hasil penjualan jasa yang ditawarkan oleh sopir mikrolet yaitu mengantar penumpang ke tempat diinginkan kemudian dibayar oleh penumpang.

Upah pada KBBI didefinisikan sebagai “uang atau sejenisnya yang harus diberikan sebagai imbalan atas jasa atau merupakan bayaran yang diberikan atas tenaga yang telah dikeluarkan dalam melakukan pekerjaan.”³⁴ Sedangkan, upah pada bahasa Arab yakni *Al-Ijarah*, dimana menurut istilah yakni sebuah perjanjian diantara dua pihak yang mana pihak yang satu akan memberi sesuatu yang dapat dimanfaatkan pada rentang waktu yang sudah ditetapkan pihak yang lainnya.³⁵

Orang yang telah menerima manfaat atas apa yang telah ditawarkan harus menunaikan kewajibannya yakni membayar atas manfaat yang diperoleh, dan pemberi manfaat berhak menerima pembayaran atas apa yang telah dilakukannya.

Dalam agama Islam dikatakan apabila seseorang ingin mengupah orang lain untuk melakukan pekerjaan maka sebaiknya pembayaran upah tersebut ditentukan terlebih dahulu. Untuk pemberian upahnya diperlukan perjanjian antara pemberi jasa dan penyewa serta pelaksanaannya harus sesuai dengan kesepakatan antara pemberi jasa dan penyewa.

³⁴Pusat Bahasa, *Kamus Besar Indonesia*, (Jakarta :PT. Gramedia Pustaka Utama, 2008), 947.

³⁵Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa,2002), 164.

Dalam Ijarah, Pemberi jasa dan penyewa terlebih dahulu menetapkan kesepakatan berupa berapa jumlah upah yang harus dibayar dan kapan upah tersebut harus dibayarkan, agar terdapat kerelaan dan kesepakatan diantara kedua pihak, sehingga pekerjaan yang dikerjakan dilakukan dengan senang hati dan ikhlas serta dapat mencegah timbulnya perselisihan.

Dalam Hadits yang riwayatkan Ibnu Majah:

حَدَّثَنَا عَبْدُ الرَّحْمَنِ بْنُ زَيْدِ بْنِ أَسْلَمَ عَنْ أَبِيهِ عَنْ عَبْدِ اللَّهِ بْنِ عُمَرَ قَالَ
 قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَعْطُوا الْأَجِيرَ أَجْرَهُ قَبْلَ أَنْ يَجِفَّ
 عَرَقُهُ. (رواه ابن ماجة).

Artinya:

Telah menceritakan kepada kami 'Abdurrahman bin Zaid bin Aslam Dari bapaknya dari Abdullah bin Umar ia berkata "Rasulullah Shallallahu 'alaihi wa Sallam bersabda: "Berikanlah kepada pekerja upahnya sebelum mengering keringatnya." (HR. Ibnu Majah)³⁶

Dalam hadis di atas diterangkan bahwa upah seorang pekerja dibayar secepatnya atau setelah melakukan pekerjaan upahnya langsung diberikan. Upah yang dibayarkan harus setimpal dengan pekerjaan yang sudah dilakukan. Allah Subhanahu Wa Ta'ala melarang penindasan terhadap tenaga kerja, seorang yang melakukan pekerjaan tidak boleh dipaksa mengeluarkan tenaganya untuk melakukan pekerjaan sedangkan upah yang dibayarkan tidak sesuai dengan tenaga yang telah dikeluarkannya.

³⁶Abu Abdullah Muhammad bin Yazid Alqazwini, "Sunan Ibnu Majah, Juz 2" (Darul Kutub 'Ilmiyah, Bairut-Libanon, 1981 M), 817

4. Transportasi

Transportasi ataupun *transportare* pada bahasa latin, bisa dijabarkan dimana *trans* artinya yakni sisi lain ataupun seberang, serta *portare* adalah membawa ataupun mengangkut dan *land* berarti darat. Jadi dapat dikatakan bahwa transportasi merupakan membawa atau mengangkut objek tertentu dari sebuah tempat ke tempat lainnya melalui jalur darat. Jadi, transportasi darat bisa didefinisikan sebagai kegiatan atau usaha membawa atau mengangkut penumpang atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan jalur darat.³⁷

Menurut Utomo transportasi merupakan: (1) suatu cara memindahkan manusia maupun barang dari daerah asal menuju daerah yang dituju, (2) merupakan suatu aktivitas yang terkait dengan upaya meningkatkan kebutuhan manusia dengan jalan mengatasi posisi geografis manusia maupun barang agar menghadirkan interaksi.³⁸ Sementara Sukarto berpendapat bahwa transportasi merupakan pemindahan dari satu lokasi menuju lokasi lainnya yang dibantu suatu alat pengangkut, baik itu menggunakan tenaga dari orang, mesin, maupun binatang (kuda, kerbau, sapi).³⁹ Transportasi memiliki konsep yang berlandaskan *trip* (perjalanan) antara *origin* (tempat asal) serta *destination* (tempat yang dituju).

Miro menyebutkan bahwa transportasi bisa dikatakan sebagai cara memindahkan, menggerakkan, mengalihkan atau mengangkut sesuatu dari satu

³⁷Kamaluddin, “*Ekonomi Transportasi*”, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), 13

³⁸Humam Santosa Utomo, “*Manajemen Transportasi*”, (Malang: Pascasarjana Universitas Brawijaya, 2010), 23-35

³⁹Haryono Sukarto, “*Transportasi Perkotaan dan Lingkungan*”, Jurnal Teknik 3, No.2 (Jakarta: juli 2006), 94.
http://katalog.pustaka.unand.ac.id/index.php?p=show_detail&id=89634

lokasi menuju lokasi lainnya, dimana objek yang telah dipindahkan menjadi lebih berarti dilokasi yang telah dituju, objek tersebut dapat digunakan dan dimanfaatkan untuk berbagai macam tujuan.⁴⁰ Kegiatan manusia untuk memenuhi kebutuhannya mengharuskan manusia untuk bergerak dan saling terhubung dengan orang lain.⁴¹

Tujuan transportasi agar meningkatkan ekonomi nasional, antara lain :⁴²

- a. Menaikkan pendapatan nasional yang diikuti dengan distribusi yang menyeluruh antara penduduk.
- b. Menaikkan jumlah dan jenis jasa dan barang jadi yang bisa dihasilkan pada pemerintah, industri, dan konsumen.
- c. Memajukan industri nasional untuk memperoleh devisa dan menstok pasar yang ada dalam Negeri.

Transportasi secara umum merupakan suatu usaha maupun kegiatan memindahkan ataupun menggerakkan sesuatu (orang maupun barang) dari sebuah wilayah menuju wilayah yang dituju dengan maksud tertentu menggunakan alat tertentu. Kegiatan perpindahan dari suatu wilayah menuju wilayah yang dituju merupakan suatu mekanisme dalam mencapai tujuan, dalam kegiatan perpindahan dari suatu lokasi ke lokasi yang dituju dibutuhkan

⁴⁰Miro Fidel. 2005 "*Perencanaan Transportasi*". (Jakarta: Erlangga, 2005), 4

⁴¹James A. Timboeleng, dan Oscar H. Kaseke. "*Analisa Biaya Transportasi Angkutan Umum Dalam Kota Manado Akibat Kemacetan Lalu Lintas.*" Jurnal Sipil Statistik 3, no. 1 (2015), 58-67. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/6797/6321>

⁴²Andriansyah. "*Management Transportasi Dalam Kajian Teori.*" (Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas, 2016), 3

unsur-unsur dasar dalam mendukung kegiatan yakni sarana dan prasarana transportasi.⁴³

Prasarana adalah berbagai bentuk fasilitas nyata yang sifatnya tetap yang menjadi alat untuk memulai, menjalani, dan menyudahi gerakan perpindahan seperti terminal bus, jalan raya, terminal bus, air (laut, sungai, maupun danau), rel, stasiun kereta, bandara udara, pelabuhan, dan masih banyak lagi. ada dua macam prasarana transportasi berdasar pada manfaat yang diberikan, yakni selaku terminal serta jalan. Terminal selaku tempat untuk memulai dan mengakhiri gerakan perpindahan sedangkan jalan sebagai lintasan yang dilewati untuk melakukan gerakan perpindah .⁴⁴

Sarana transportasi umumnya terdiri dari tiga bagian yakni .⁴⁵

- a. Transportasi darat merupakan semua jenis pengangkutan yang beroperasi di darat. Sarana pengangkutan darat tidak dapat dipisahkan dengan sarana pengangkutan di jalan raya, sarana pengangkutan darat memiliki cakupan yang luas.
- b. Transportasi laut/air merupakan semua jenis pengangkutan yang beroperasi di air (laut, danau, maupun sungai). Secara fisik semua bentuk pengangkutan air sama yang menyebabkan bentuk pembagian sarana pengangkutan air tidak serumit serta sebanyak transportasi darat.

⁴³Setijowarno, Djoko dan Russ Bona Frazila, “*Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*”, (Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr, 2002), 1

⁴⁴Miro, Fidel. “*Perencanaan Transportasi*”. (Jakarta: Erlangga, 2012), 36

⁴⁵Miro, Fidel. “*Perencanaan Transportasi*”. (Jakarta: Erlangga, 2012), 2

- c. Transportasi udara merupakan semua wujud transportasi dimana bekerja di langit. Terdapat satu jenis saja pada pengelompokan model (bentuk), yaitu pesawat terbang.

Macam-macam Transportasi: ⁴⁶

- a. Berdasarkan jenis barang yang dimuat, transportasi terdiri dari Angkutan Pos (*Mail*), Angkutan barang (*goods*), dan Angkutan Penumpang (*Passenger*)
- b. Berdasarkan sudut geografisnya, transportasi terdiri dari angkutan dalam kota, angkutan antara kota, angkutan antara daerah, angkutan antara pulau, dan angkutan antara benua.
- c. Berdasarkan alat pengangkutannya dan sudut teknisnya, transportasi terdiri dari angkutan udara, angkutan laut, angkutan melewati air, angkutan rel, dan angkutan jalan raya.

5. Transportasi dalam Islam

Transportasi atau kendaraan sudah ada sejak sama Rasulullah shalallahu alaihi wassalam. Unta adalah salah satu kendaraan yang ada pada saat itu dan sering digunakan untuk berperang. Walaupun unta tidak bisa berlari secepat kuda tapi dia cukup kuat untuk melewati gurun pasir yang tandus. Yang menjadi kendaraan pada saat itu ialah binatang ternak seperti kuda, keledai, bagal dan unta. Seperti dalam QS an-Nahl/16: 8 yang berbunyi:

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ

⁴⁶Kamaludin. "Ekonomi Transportasi". (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003), 15

Terjemahnya:

“Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bagal dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya”⁴⁷

Dengan jumlah manusia yang terus bertambah dari masa ke masa menyebabkan kendaraan seperti kuda, unta, dan keledai sudah tidak memungkinkan untuk digunakan, oleh karena itu Allah Subhanahu Wa Ta’ala menciptakan sarana dan prasarana dalam membantu memenuhi kebutuhan manusia dan saling berhubungan antara sesama manusia. Pada abad ke 20 mulai bermunculan alat transportasi seperti mobil, kereta api, pesawat terbang, serta motor, sebagaimana yang telah diceritakan oleh Allah Subhanahu Wa Ta’ala pada 14 abad lalu, saat itu manusia belum mengenal teknologi mengenai kendaraan mereka hanya mengenal binatang ternak sebagai kendaraan dan berlangsung hingga beberapa tahun kemudian sampai awal abad 20.

Dengan berkembangnya teknologi yang telah dikuasai oleh manusia, sehingga dapat membuat kendaraan seperti mobil, motor, dan pesawat. Dimana dengan adanya kendaraan yang lebih canggih tersebut perjalanan yang semula ditempuh selama berhari-hari sekarang dapat ditempuh dalam hitungan jam saja. Perjalanan keluar kota atau Negara yang dulunya butuh waktu berbulan-bulan untuk sampai ketempat tujuan sekarang dapat ditempuh hanya dalam beberapa jam saja dengan memakai pesawat.

Allah Subhanahu Wa Ta’ala memanjakan serta memuliakan manusia dengan berbagai fasilitas yang ada. Maka sudah seharusnya manusia memberikan rasa syukurnya pada Allah Subhanahu Wa Ta’ala untuk nikmat

⁴⁷Iqro Global, *Al-Haram Al- Qur’an Transliterasi Per Kata & Tajwid Berwarna*”, (Yogyakarta; PT. Iqro Global Indonesia, 2016), 268

serta karunia yang sudah diberikan. Manusia suka menuntut haknya, dan melupakan untuk memenuhi kewajibannya terhadap Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang sudah menyediakan berbagai fasilitas dalam memenuhi kebutuhan hidup selama di bumi.

6. Transportasi Umum

Angkutan umum adalah jenis transportasi barang maupun penumpang dengan memakai kendaraan umum yang sistemnya menggunakan sistem bayar ataupun sewa. Biaya yang dikeluarkan untuk transportasi jenis ini bisa dikatakan yakni beban bersama, dimana beban yang ditanggung tentunya lebih sedikit dan murah sehingga sistem yang digunakan pada angkutan umum dianggap menjadi efisien

Kendaraan umum bisa berupa bus (besar, kecil atau sedang) dan mobil penumpang.⁴⁸ Jenis transportasi ini adalah alat pengangkutan yang pelaksanaannya ditunjukkan pada sejumlah orang secara bersamaan. Setiap penumpang membayar biaya yang sesuai dengan harga dan jarak, memperoleh pelayanan secara bersamaan, namun penumpang angkutan umum sudah tidak memperhatikan bahan bakar dan biaya pemeliharaan kendaraan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 Pasal 1 ayat 3, terdapat sejumlah pengertian yang terkait pada angkutan umum⁴⁹. “Kendaraan Umum merupakan semua kendaraan bermotor yang telah

⁴⁸Suwardjoko P. Warpina, “*Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*”, (Bandung: ITB, 2002), 38

⁴⁹Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang “*Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum*” Pasal 1 ayat 3

disiapkan untuk dipakai oleh masyarakat umum serta dipungut biaya baik itu secara langsung maupun tidak langsung.”

“Rute merupakan jalanan yang dilalui kendaraan untuk melakukan pelayanan angkutan umum yang menggunakan bus dengan mempunyai lokasi asal serta tujuan yang tetap, jalur yang tetap, dan jadwal yang tetap ataupun tidak terjadwal.”⁵⁰

Transportasi umum bergerak sesuai dengan trayek yang telah ditentukan. pada Keputusan Menteri Perhubungan No. 68 tahun 1993 pasal 2 ayat 2, trayek tersebut terdiri atas:⁵¹

- a. Trayek pedesaan, yakni trayek dimana secara keseluruhan ada pada daerah Kabupaten;
- b. Trayek kota, yakni angkutan yang rutenya hampir semua yang berada dalam satu kota;
- c. Trayek antar kota dalam provinsi, yakni angkutan yang melintas diantara suatu Kabupaten/Kota disebuah provinsi;
- d. Trayek antar kota antar provinsi, yakni angkutan yang melewati satu provinsi lebih;
- e. Trayek antar lintas batas negara, yakni trayek yang melintasi perbatasan negara.

⁵⁰Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Pasal 1 ayat 4

⁵¹Keputusan Menteri Perhubungan No.63 Tahun 1993 tentang “*Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karo Seri dan BAK Muatan serta komponen-komponenya*”

Beberapa faktor yang mempengaruhi seseorang dalam menggunakan transportasi umum:⁵²

- a. Jarak Perjalanan
- b. Biaya Transportasi (Tarif)
- c. Kenyamanan

7. Transportasi Online

Transportasi pada KBBI yakni “pengangkutan orang maupun barang oleh berbagai jenis kendaraan yang sesuai dengan perkembangan teknologi.”⁵³ *Online* ataupun kerap disebut “dalam jaringan” maupun “daring” yakni kondisi dimana suatu perangkat computer terhubung ataupun terkoneksi pada internet.⁵⁴

Angkutan Online memakai kendaraan pribadi yang dikoneksikan ke suatu aplikasi. Aplikasi transportasi online bisa diunduh atau didownload yang menghubungkan pengemudi dan pengguna.

Adanya transportasi yang berbasis online sebagai bentuk pelaksanaan angkutan jalan dan lalu lintas yang menggunakan kemajuan ilmu pengetahuan (teknologi). Teknologi diciptakan untuk mempermudah manusia dalam melakukan berbagai macam kegiatan sehari-hari.

⁵²Ofyar Tamin, “*Perencanaan dan Permodelan Transportasi*”, (Bandung: ITB Banskung, 2000), 229

⁵³KBBI Daring, “*Transportasi*” <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/transportasi> (Maret 09, 2021)

⁵⁴Andika Wijaya. “*Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online*.” (Jakarta: Sinar Grafika, 2016), 9

Transportasi online dijadikan sebagai alternatif angkutan yang digemari oleh berbagai masyarakat dimana transportasi online memiliki banyak keunggulan, seperti: praktis, transparansi, terpercaya, aman, nyaman, memiliki berbagai macam fitur, promosi (promo) dan diskon, serta menyediakan lapangan kerja baru atau juga sebagai kerja sampingan.

- a. Praktis, dengan keberadaan layanan jasa angkutan online yang bisa diakses hanya dengan menggunakan smartphone dengan koneksi internet dan sudah memasang aplikasi penyedia jasa angkutan online, yang memudahkan seseorang untuk memesan jasa angkutan online.
- b. Transparansi, Dengan menggunakan layanan transportasi online pengguna layanan jasa ini dapat memperoleh informasi transportasi dengan pasti secara menyeluruh, misalnya nomor kendaraan serta nama pengemudi, lokasi pengemudi yang hendak mengantarkan, lamanya waktu yang dibutuhkan dalam perjalanan, serta surat izin mengemudi.
- c. Terpercaya, dengan pengemudi yang telah memberikan informasi mengenai data dirinya kepada perusahaan penyedia jasa angkutan online dapat mengurangi resiko kerugian bagi penggunanya.
- d. Segi kenyamanan, dimana konsumen bisa perbedaan kendaraan yang digunakan untuk layanan jasa angkutan online ini. Karena pengemudi menggunakan kendaraan pribadi dan belum tua, yang memang telah menjadi persyaratan dalam mendaftar sebagai mitra dari perusahaan layanan angkutan online.

- e. Layanan angkutan online tidak hanya menyediakan 1 jenis layanan saja, konsumen pun dimungkinkan menentukan tipe kendaraannya yang dikehendaki misalnya mobil ataupun motor. setiap perusahaan angkutan online memiliki fiturnya masing-masing.
- f. Pemberian diskon dan promosi bagi konsumen yang rutin menggunakan layanan aplikasi angkutan online. pemberian diskon dan promosi dari setiap perusahaan layanan jasa angkutan online juga berbeda-beda.
- g. Layanan angkutan online juga memberi peluang pekerjaan untuk warga yang masih belum bekerja serta dapat dijadikan sebagai pekerjaan sampingan bagi orang yang telah mempunyai pekerjaan. hal ini dikarenakan jam kerja yang sangat fleksibel

Beberapa contoh perusahaan transportasi berbasis internet yang berada di Indonesia:

a. Gojek

Bagi hasil merupakan salah satu keuntungan yang dapat diperoleh pengemudi Gojek. Bukan hanya pendapatan yang mengalami peningkatan sejak bermitra dengan Gojek, pengemudi Gojek juga memperoleh santunan kecelakaan, dan memperoleh peningkatan jumlah pelanggan dengan menggunakan akses yang disediakan oleh aplikasi Gojek.⁵⁵

⁵⁵HenriSeptanto "Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike." Bina Insani ICT Journal 3, no. 1 (2016), 215.

b. Grab Car

Ada beberapa produk yang ditawarkan oleh Grab Car yang dapat memenuhi kebutuhan konsumen, seperti : Grab Car-Taxi menyediakan layanan yang mempermudah pemesanan taxi dengan menggunakan aplikasi, Grab Car-Bike menyediakan jasa pemesanan ojek dengan menggunakan motor, Grab Car-Car menyediakan jasa pemesanan ojek dengan menggunakan mobil pribadi, Grab Car-Express menyediakan jasa mengantar dan mengirim barang. Grab memberikan cukup banyak fitur dalam menyediakan pelayanan jasa transportasi untuk konsumen.⁵⁶

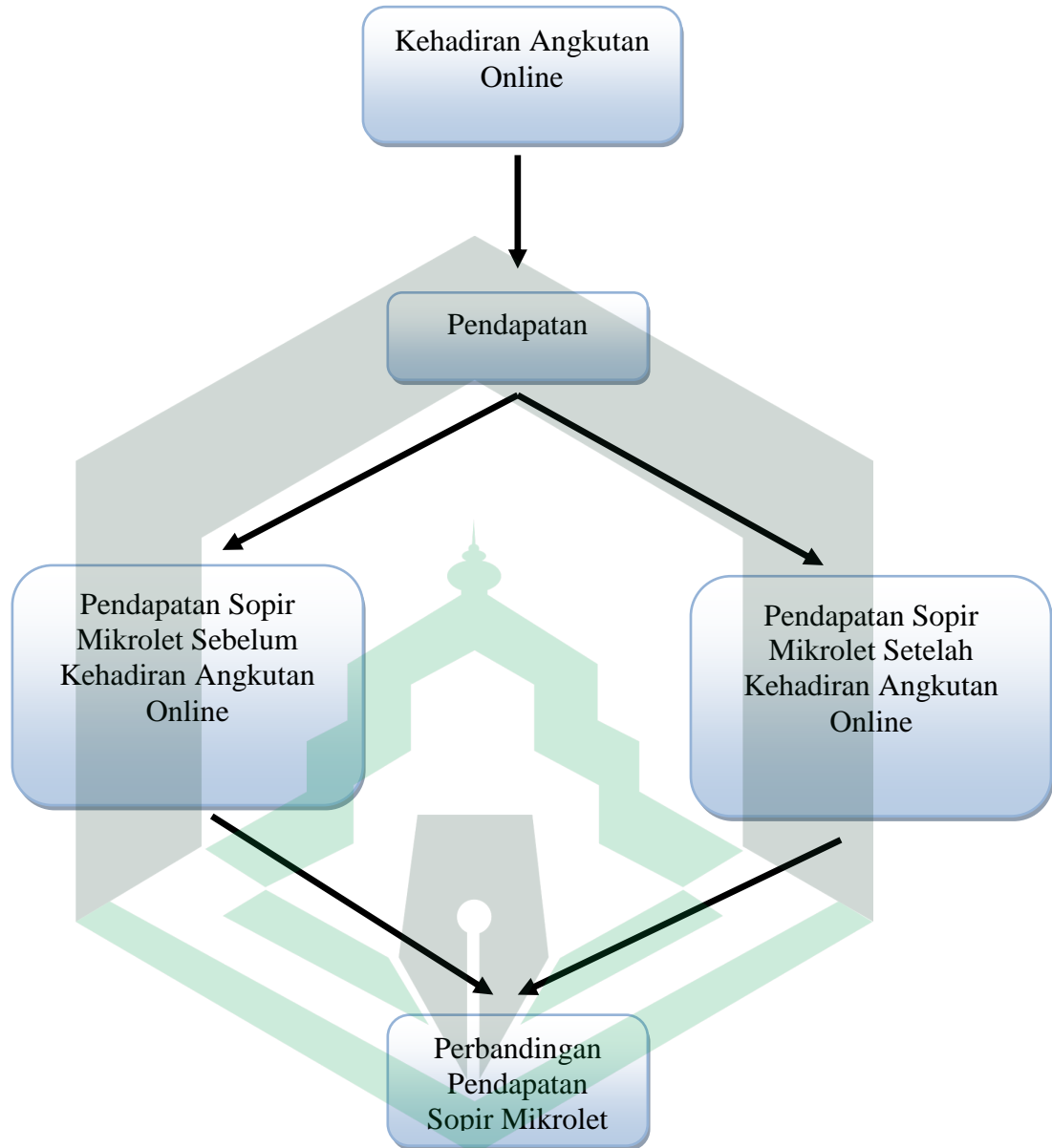
c. Uber

Uber lebih menarik bagi konsumen disebabkan uber memberikan pelayanan yang lebih banyak, konsumen dapat memperoleh taksi dengan waktu yang lebih cepat, memperoleh rasa nyaman serta lebih personal, dan lama perjalanan lebih singkat dibandingkan angkutan umum pada umumnya.⁵⁷

⁵⁶Steven Gunawan. "Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya." *Agora* 5, No. 3 (2017), 2.

⁵⁷Dian Ranu Ismawan dan Aminah Suradi. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Penggunaan Taksi Uber Ditinjau Dari Uu No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." *Diponegoro Law Journal* (5) 2 (2016), 2.

C. Kerangka Pikir



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Dari gambar diatas dijelaskan bahwa kehadiran angkutan online mempengaruhi pendapatan sopir mikrolet dilihat dari pendapatan sopir sebelum dan setelah adanya angkutan online dengan menggunakan uji beda *paired t test*.

D. Hipotesis

Hipotesis yakni dugaan ataupun jawaban temporer untuk permasalahan yang peneliti angkat, dimana permasalahan sebelumnya sudah ditulis dalam bentuk pertanyaan.⁵⁸ Terdapat 2 macam hipotesis, yakni hipotesis nol (H_0) bersifat negatif serta tidak menyetujui dugaan sementara yang telah dirancang peneliti yang harus dibuktikan terlebih dahulu dengan analisis statistik dan hipotesis Statistik (H_a) merupakan rumusan hipotesis dan akan diuji kebenarannya dengan analisis statistik .

Melihat landasan teori yang sebelumnya telah dipaparkan, peneliti mengajukan hipotesis berupa “Terdapat perbedaan pendapatan sopir mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online di kota palopo.”

⁵⁸Sugiyono. “*Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D.*” (Bandung: Alfabeta, 2009). 26

BAB III

METODELOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis kuantitatif. Dengan mempergunakan suatu sampel maupun populasi, dengan memakai instrumen serta analisis datanya berupa angka dalam menguji hipotesis yang sebelumnya sudah ditulis.⁵⁹ Peneliti dalam penelitian kuantitatif dituntut untuk lebih banyak menggunakan angka, dimulai dari proses mengumpulkan data, menganalisis data, begitupun dengan penarikan kesimpulan dalam penelitian sebaiknya disertai tabel, grafik, atau gambar.⁶⁰

Peneliti di sini menggunakan metode penelitian komperatif, yakni penelitian deskriptif dimana menganalisis penyebab munculnya atau terjadinya suatu kejadian tertentu.⁶¹ penelitian ini dilakukan dengan cara membandingkan pendapatan sopir mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online.

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan pada Kota Palopo, yang mana objek penelitian yaitu sopir mikrolet dengan trayek terminal-perumas.. Penelitian ini dilakukan selama bulan Januari 2021.

⁵⁹Sugiyono, *Metode Penelitian Manajemen*, (Alfabeta: Bandung, 2013), 35-36

⁶⁰Sandu siyoto dan Ali Sodik, *Dasar Metodologi Penelitian*, (Karanganyer: Literasi Media Publis, 2015), 17

⁶¹Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta; Penerbit Ghalia Indonesia, 2013), 23

C. Definisi Operasional Variabel

Penelitian ini berjudul “*Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum Dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo.*” sehingga ada dua variabel pada penelitian ini, yakni:

1. Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum adanya Angkutan Online yaitu Total penghasilan yang diterima oleh sopir mikrolet dalam sehari setelah dikurangi dengan biaya bahan bakar selama beroperasi.
2. Pendapatan Sopir Mikrolet Setelah adanya Angkutan Online yaitu Total penghasilan yang diterima oleh sopir mikrolet dalam sehari setelah dikurangi dengan biaya bahan bakar selama beroperasi setelah kehadiran angkutan online.

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi yakni daerah generalisasi dimana mempunyai karakteristik serta kuantitas tertentu dari subyek penelitian yang telah di tentukan oleh peneliti untuk diteliti serta mengambil kesimpulan.⁶² Populasi merupakan keseluruhan dari seluruh subjek penelitian.⁶³ Dengan adanya populasi dapat membantu kita untuk menentukan jumlah yang bisa digunakan pada saat melakukan penelitian dan membatasi wilayah generalisasi yang telah ditentukan.

⁶²Sandu Siyoto dan Ali Sodik, *Dasar Metodologi Penelitian* (Cet.1: Yogyakarta; Literasi Media Publisng, 2013), 63

⁶³Arikunto Suharsimi, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*, (Jakarta: Rineka Cipta : 2010), 173

Populasi yang peneliti terapkan yakni jumlah keseluruhannya sopir angkutan umum trayek Terminal-Perumnas dan Terminal-Pepabri yang jumlahnya sebanyak 93 sopir.⁶⁴

2. Sampel

Sampel yakni separuhnya total keseluruhan serta karakteristiknya populasi atau beberapa bagian kecil yang diambil berdasarkan cara tertentu dari sebuah populasi agar bisa mewakili populasinya itu.⁶⁵

Teknik penentuan sampel pada penelitian ini, menggunakan metode sampel jenuh dimana jika jumlah populasi yang akan diteliti kurang dari 100 orang maka jumlah sampelnya digunakan semuanya, namun jika populasi yang digunakan lebih dari 100 orang maka bisa digunakan 10-15% atau 20-25% dari total populasi yang ada.

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Palopo jumlah sopir yang ada di Kota Palopo sebanyak 93 orang maka semua populasi dijadikan sampel pada penelitian ini karena jumlah populasi kurang dari 100.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang dipergunakan dalam mengumpulkan data yakni:⁶⁶*Field Research*, suatu langkah mengambil data melalui secara langsung berhubungan pada obyek penelitian.

⁶⁴Pencatatan Informasi Sarana Angkutan, Dinas Perhubungan Kota Palopo

⁶⁵Sandu Siyoto dan Ali Sodik, *Dasar Metodologi Penelitian* (Cet.1: Yogyakarta; Literasi Media Publisng, 2013), 64

⁶⁶Mukhtar, "*Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*" (Jakarta: Referensi, 2013), 6

F. Instrumen Penelitian

Alat yang dipakai guna mengambil data untuk menghitung fenomena sosial maupun alam yang diamati merupakan Instrumen penelitian.⁶⁷ Instrumen di sini mempergunakan:

1. Angket (Kuesioner) adalah salah satu metode untuk mengumpulkan data dengan cara memakai daftar pertanyaan dan cara tertulis untuk responden agar memperoleh tanggapan atau jawaban mengenai data dan informasi yang diteliti.⁶⁸
2. Dokumentasi, yakni pencarian data terkait variabel dimana mencakup buku, transkrip, catatan, prasasti, majalah, surat kabar, agenda, leger, notulen rapat, serta lainnya.⁶⁹

G. Jenis dan Sumber Data

Data ialah kumpulan fakta ataupun bukti yang ditampilkan dengan maksud tertentu.⁷⁰ Data memberikan informasi untuk mengetahui gambaran spesifik tentang objek yang akan diteliti. Adapun asal datanya yang peneliti gunakan yakni:

1. Data Primer

Merupakan sumber data pemberi informasi langsung kepada pencari datanya.⁷¹ Data primer biasa disebut sebagai data langsung yang bersifat up to

⁶⁷Sugiono, *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2014), 92

⁶⁸Harbandi Pasolog, *Metode Penelitian Administrasi Publik*, (Bandung, Alfabeta: 2013), 251

⁶⁹Syahrudin. *Metodologi Penelitian*. (Makassar: CV. Permata Ilmu), 73

⁷⁰Imron Rosidi, *Karya Tulis Ilmiah*, (Surabaya: PT. Alfina Primatama, 2011), 12.

⁷¹Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, (Bandung: Alfabeta, 2012), 326

date. Data primer pada penelitian ini yaitu pemberian kuesioner kepada sumber data dan secara langsung diisi oleh sumber.

2. Data Sekunder

Merupakan data dimana tidak secara langsung diperoleh oleh pencari datanya.⁷² Data ini didapat melalui jurnal, skripsi terdahulu, serta data yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

H. Teknik Analisis Data

1. Uji Asumsi Dasar

a. Uji Normalitas Data

Berkegunaan untuk memeriksa apakah data dari populasi tersebar secara normal ataupun tidaknya dibutuhkan pengujian normalitas. Dalam penelitian ini menggunakan uji Kolmogorov Smirnov, untuk mengetahui data tersebut secara merata yang dilihat adalah nilai signifikansinya, bila didapatkan signifikansi <0.05 dapat disimpulkan data tidak tersebar normal, sebaliknya bila >0.05 dapat disimpulkan data yang diperoleh tersebar normal.⁷³

2. Uji Hipotesis

Berkegunaan untuk menguji hipotesisnya penelitian, jika data tersebar secara normal maka pengujian yang digunakan yaitu paired sample t test, Tetapi bila datanya tidak tersebar secara normal uji hipotesis yang digunakan yaitu Wilcoxon, merupakan bagian dari statistik non parametrik.

⁷²Amirudin dan Zainal Azikin, *Pengantar Metode Penelitian*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003), 326

⁷³Supardi, *Aplikasi statistika dalam penelitian: konsep Statistika yang lebih Komprehensif*, (Jakarta: Chage Publication, 2014). 131

a. Uji Paired sample t test

Uji ini yakni cara yang dapat dipakai dalam menguji dugaan sementara dimana data yang dipakai merupakan data yang tidak bebas (berpasangan). Salah satu ciri khusus yang sering ditemukan pada masalah ini yang berpasangan merupakan satu individu atau objek yang diteliti mendapat dua perlakuan yang tidak sama, walaupun sampel yang digunakan pada penelitian itu sama, peneliti akan mendapat dua jenis data yakni data dari hasil perlakuan yang pertama dan data hasil pemberian perilaku kedua.⁷⁴

Uji ini dimaksudkan guna menguji terdapatnya perbedaan rata-rata diantara dua kelompok sampel yang berpasangan.

Uji t berpasangan dipakai dalam menguji perbedaan rata-rata dari dua kelompok sampel yang diperoleh. Secara umum rumusnya uji ini yakni:⁷⁵

$$t = \frac{\bar{X}_1 - \bar{X}_2}{\sqrt{\frac{s_1^2}{n_1} + \frac{s_2^2}{n_2} - 2r \left(\frac{s_1}{\sqrt{n_1}} \right) \left(\frac{s_2}{\sqrt{n_2}} \right)}}$$

Dimana:

\bar{X}_1 = Rata-Rata Sampel 1

\bar{X}_2 = Rata-Rata Sampel 2

s_1 = Simpang Baku Sampel 1

s_2 = Simpang Baku Sampel 2

s_1^2 = Varians Sampel 1

⁷⁴Nuryadi, dkk., *Dasar-Dasar Statistik Penelitian*, Cet.1(Yogyakarta: Sibuku Media, 2017), 101

⁷⁵Riduwan & Sunarto, *Pengantar Statistik Pendidikan, sosial, Ekonomi, Komunikasi dan Bisnis*, (Bandung; Alfabeta), 125

s_2^2 = Varians Sampel 2

r = Korelasi antara dua sampel

Hal yang diperhatikan dalam menentukan keputusan pada uji ini, yaitu:

- 1) Jika nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$: H_0 tidak diterima sedangkan H_a diterima
- 2) Jika nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$: H_0 diterima sedangkan H_a tidak diterima

Dan menentukan keputusan untuk uji t berpasangan bisa juga didasarkan pada nilai (Sig.), dimana:

- 1) Sig. (2-tailed) $> 0,05$; H_0 diterima sedangkan H_a tidak diterima
- 2) Sig. (2-tailed) $< 0,05$; H_0 tidak diterima sedangkan H_a diterima

Dalam pengolahan data agar dapat menguji hipotesis pada penelitian yang dilakukan, peneliti memakai bantuan program SPSS versi 20.

b. Uji wilcoxon

Uji ini yakni statistik non parametrik dimana dipergunakan dalam mengetahui perbedaannya antara 2 variabel berpasangan. Uji ini dipergunakan bila data yang diperoleh tidak terdistribusi secara normal.

Uji Wilcoxon dipergunakan dalam mengetahui perbedaannya antar 2 sampel yang berpasangan. Uji iniwilcoxon merupakan bagian dari uji non parametrik, dimana dipergunakan bila data tidak tersebar secara normal.

Rumus Uji Wilcoxon:

- 1) Untuk data yang tidak yang tidak memiliki kesamaan (Tien):

$$Z = \frac{T - \frac{n(n+1)}{4}}{\sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24}}}$$

2) Untuk data yang tidak yang memiliki kesamaan (Tien):

$$Z = \frac{T - \frac{n(n+1)}{4}}{\sqrt{\frac{n(n+1)(2n+1)}{24} - \frac{ft^3 - ft}{48}}}$$

Keterangan:

T = Jumlah rangking dari nilai negatif (jika lebih banyak selisih positif dibandingkan selisih yang negatif)

= Jumlah rangking dari nilai positif (jika lebih banyak selisih negatif dibandingkan selisih yang positif)

N = Jumlah Pasangan yang tidak sama nilainya.

Dasar pengambilan keputusan untuk uji wilcoxon bisa didasarkan, pada Z_{hit} dan Z_{tab} , dimana:

- 1) Jika $-Z_{tab} \leq Z_{hit} \leq Z_{tab}$: Maka H_0 diterima sedangkan H_a tidak diterima
- 2) Jika $Z_{hit} \geq Z_{tab}$ atau $Z_{hit} \leq -Z_{tab}$ maka H_0 tidak diterima dan H_a diterima

Z_{hit} diperoleh dari hasil SPSS sedangkan Z_{tab} dapat diketahui dari tabel Z, dimana jika menggunakan uji dua sisi dengan $\alpha = 5\%$ (5% dibagi dengan 2 menghasilkan $2,5\%$), jadi luas kurva normalnya sebesar $50\% - 2,5\% = 0,475$ ataupun $47,5\%$, dimana diperoleh Z tabel sekitar $\pm 1,96$ untuk luas $0,475$ pada tabel Z.

Berdasarkan nilai Signifikansi (Sig.):

- 1) Sig. > 0,05: Ho diterima, Ha tidak diterima
- 2) Sig. < 0,05: Ho tidak diterima, Ha diterima



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

a. Sejarah Kota Palopo

Awalnya Kota Palopo dikenal sebagai Kota Administratif Palopo, yaitu ibukota yang pembentukannya menurut PP No. 42 Tahun 1986, Kota Palopo adalah ibu kota Kabupaten Luwu. Setelah reformasi dan terbentuknya Undang-undang Tahun 1999 Nomor 22 serta Peraturan Pemerintah 129 Tahun 2000, memberikan peluang untuk seluruh Kota Administratif yang ada di Indonesia untuk meningkatkan statusnya menjadi daerah otonom jika telah memenuhi sejumlah persyaratan.

Ide untuk meningkatkan status kota palopo menjadi daerah otonom yang awalnya Kota Administratif adalah keinginan dari masyarakat yang bermaksud meningkatkan status kala itu, kondisi tersebut bisa diketahui melalui adanya dukungan untuk meningkatkan statusnya Kota Administratif Palopo ke Daerah Otonom dari berbagai macam kelembagaan penguat yaitu :

Tabel 4.1 Dukungan yang Diterima Kota Administratif Palopo

Kelembagaan	Nomor	Tanggal	Tentang
Keputusan DPRD Kabupaten Luwu	No. 55 Tahun 2000	7 September 2000	Izin pemekaran statusnya Kota Administratif Palopo ke Kota Palopo
Surat Bupati Luwu	No. 135/09/TAPEM	9 Januari 2001	Ide untuk meningkatkan statusnya Kota Administratif Palopo

Surat Gubernur No. Provensi Sulawesi Selatan	No. 135/922/OTODA	30 Maret 2001	ke Kota Palopo Ide membentuk Kota Administratp Palopo jadi Kota Palopo
Keputusan DPRD Provensi Sulawesi Selatan	No. 41/III/2001	29 Maret 2001	Izin membentuk Kota Administratp Palopo jadi Kota Palopo

Beberapa perolehan seminar Kotip Palopo jadi Kota Palopo, yaitu:

- 1) Surat serta dukungan dari Organisasi Masyarakat
- 2) Surat serta dukungan dari Organisasi Politik
- 3) Surat serta dukungan dari Organisasi Pemuda
- 4) Surat serta dukungan dari Organisasi Wanita
- 5) Surat serta dukungan dari Organisasi Profesi

Serta diikuti pula Aksi Bersama LSM Kbupaten Luwu dalam usahanya mengubah Kota Administratip Palopo jadi Kota Palopo, yang kemudian diteruskan Forum Peduli Kota.

Setelah dilakukan peninjauan ulang kelengkapan administrasi oleh pemerintah Pusat serta memperhatikan sisi pontensi, keadaan wilayah, dan posisi geografis Kota Administratip Palopo yang terletak di Jalur Trans Sulawesi serta sebagai sentar layanan jasa untuk berbagai daerah Kabupaten, seperti Kabupaten wajo, Luwu, Tanah Toraja, Luwu Utara dan disokong dengan prasarana dan sarana yang memadai, melalui Depdagri. Akhirnya Kota Administratip Palopo dinaikkan statusnya jadi Daerah Otonom Kota Palopo

Tanggal 2 juli 2002 menjadi tanggal yang bersejarah untuk perjuangan dalam membangun kota Palopo, dimana Bapak Mendagri menandatangani

prasasti sebagai tanda pengakuan terhadap daerah otonom Kota Palopo, yang didasarkan UU No 11 Tahun 2002 mengenai “pembukaan daerah otonom Kota Palopo juga Kabupaten Mamasa di Provinsi Sulawesi Selatan,” dan akhirnya berubah menjadi daerah otonom, tetapi model serta bentuk pemerintahannya juga posisi wilayah geografisnya berbeda, berpisah dengan induknya yaitu Kabupaten Luwu.

Kota Palopo ketika awal pembentukannya selaku daerah otonom, memiliki hanya 4 Kecamatan dimana mencakup 9 Desa serta 19 Kelurahan. Tetapi melalui waktu yang terus berjalan serta melalui perkembangannya Kota Palopo sendiri wilayah kota di tahun 2006 mengalami pemekaran dimana mempunyai 48 kelurahan dengan 9 Kecamatan.

b. Letak Geografis

Kota Palopo termasuk kota dengan letak di Provinsi Sulawesi Selatan dimana berlokasi di bagian Utara Sulawesi Selatan atau di utaranya Kota Makassar yang merupakan Ibukota Provinsi Sulawesi Selatan dimana mempunyai lama perjalanan berkisar 6-7 jam. Letak wilayah geografis Kota Palopo diantara $120^{\circ}03'10''$ - $120^{\circ}14'34''$ Bujur Timur dan $2^{\circ}53'15''$ - $3^{\circ}04'08''$ Lintang Selatan. Kota Palopo adalah salah satu dari 4 daerah otonom yang terdapat di Luwu.

Batas-batas wilayah administrasi Kota Palopo:

- 1) Dibagian Utara bersebelahan Kecamatan Walenrang Kabupaten Luwu
- 2) Dibagian Selatan bersebelahan Kabupaten Luwu Kecamatan Bua.
- 3) Dibagian Timur bersebelahan Teluk Bone

- 4) Dibagian Barat bersebelahan Kabupaten Toraja Utara Kecamatan Tondon Nanggala.

c. Letak Demografis

Tercatata jumlah 184.614 jiwa penduduk di Kota Palopo pada akhir tahun 2019, berdasarkan jenis kelaminnya masing-masing terdapat 95.031 jiwa perempuan sedangkan laki-laki berjumlah masing 89.583 jiwa. Jika melihat dari rasio jenis kelamin sebesar 94,27 angka yang memperlihatkan jika ada 100 jumlah penduduk perempuan maka terdapat 94-95 jumlah penduduk laki-laki.

Tabel 4.2 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk di Kota Palopo

Tahun 2019

Kecamatan	Laki-laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)	Kepadatan (Jiwa/km ²)
Wara Selatan	5699	6407	12106	1136
Sendana	3416	3413	6829	184
Wara	19068	20887	39955	3477
Wara Timur	19235	20466	39701	3287
Mungkajang	4030	4249	8279	154
Wara Utara	11319	12023	23342	2233
Bara	12060	14721	26781	1233
Tellu Wannua	7016	7016	14032	305
Wara Bara	5740	5470	11210	211
Jumlah	89583	95031	184614	746

**BPS Kota Palopo 2020*

Berdasarkan tabel 4.1 menunjukkan penyebaran penduduk di Kota Palopo yang cukup bervariasi atau tidak merata. Jumlah Kepadatan Penduduk di wilayah Kota Palopo sebanyak 746 jiwa/km², Kecamatan Wara yakni daerah paling padat dengan sejumlah 3477 jiwa/km², sementara paling rendah kepadatannya yakni Kecamatan Mungkajang sejumlah 154 jiwa/km².

d. Luas Wilayah

Kota Palopo memiliki luas sebesar 247,52 km² yang terbagi ke dalam 48 kelurahan serta 9 kecamatan. Luas daerah Kota Palopo yakni:

Tabel 4.3 Luas Daerah Kota Palopo Berdasarkan Kecamatan

Kecamatan	Luas (km) ²	Presentase (%)
Wara Selatan	10,66	4,31
Sendana	37,09	14,98
Wara	11,49	4,64
Wara Timur	12,08	4,88
Mungkajang	53,8	21,74
Wara Utara	10,58	4,27
Bara	23,35	9,43
Tellu Wannua	34,34	13,87
Wara Bara	54,13	21,87
Jumlah	247,52	100

*BPS Kota Palopo 2020

e. **Visi dan Misi Kota Palopo**

Visi serta misi merupakan hal yang harus ada dalam menjalankan suatu kelembagaan. dimana Visi merupakan tujuan yang ingin dicapai oleh suatu lembaga sedangkan Misi merupakan langkah atau cara yang dilakukan untuk mencapai visi.⁷⁶

1) Visi

Terwujudkan Palopo sebagai Kota Maju, Inovatif dan berkelanjutan

2) Misi

- a) Menyediakan bantuan pendidikan, jaminan kesehatan, dan perlindungan sosial bagi golongan tua.
- b) Menciptakan lingkungan yang bisa ditinggali dengan cara mengembangkan prasarana perkotaan, pembenahan kawasan tinggal, sanitasi serta ruangan terbuka hijau
- c) Memperbaharui pelayanan publik, menambah mutu aparatur dan cara pengelolaan pemerintah, serta mendukung keikutsertaan publik dalam pembangunan
- d) Mendukung pelaku usaha yang menyediakan jasa dan jual beli dengan cara meningkatkan kemampuan hidup, memberi bantuan modal, serta mengawasi dalam melakukan bisnis.
- e) Menciptakan iklim toleran bagi perkembangan pariwisata serta ekonomi yang bervariasi yang menggambarkan nilai budaya dari luwu.

⁷⁶Palopokota, *VISI DAN MISI* <https://palopokota.go.id/page/visi-dan-misi> (Januari 09, 2021)

f. Struktur Organisasi Pemerintahan Kota Palopo

Organisasi pemerintahan daerah adalah tempat untuk melaksanakan tugas-tugas pemerintahan serta kegiatan berhubungan antar instansi dengan pemerintahan dan masyarakat yang berperan sebagai dasar pembangunan di daerah.

Struktur Organisasi pada Kelembagaan Pemerintahan Kota Palopo telah dibuat sesuai dengan:

- 1) Peraturan daerah No. 3 Tahun 2008 mengenai “Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah”
- 2) Peraturan Daerah No. 2 Tahun 2008 mengenai “Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Sekretariat Daerah Dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Kota Palopo”

Dimana dalam peraturan tersebut menyebutkan bahwa Kota Palopo memiliki 2 Sekretariat, 5 Lembaga Teknis Daerah, 16 Dinas, 2 Lembaga Lembaga Pelaksana Perundang-Undangan, 9 kecamatan, serta 48 Kelurahan.

g. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Palopo

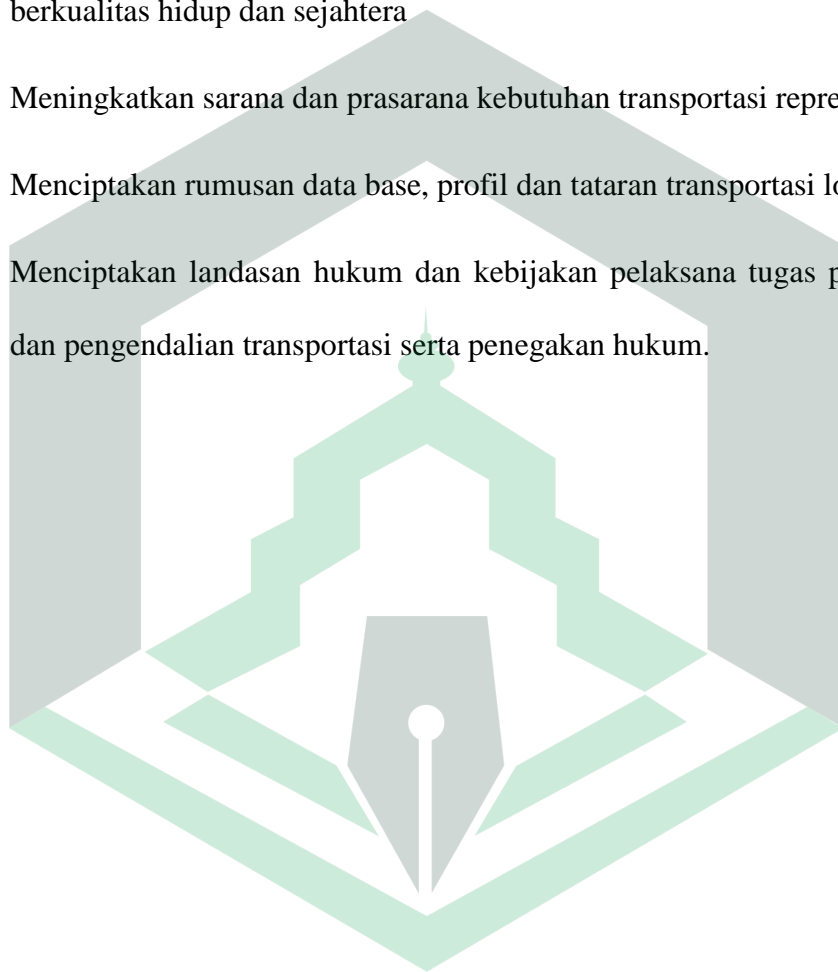
Visi serta Misi dari Dinas Perhubungan di Kota Palopo, yaitu:⁷⁷

- 1) Visi Dinas Perhubungan Kota Palopo:

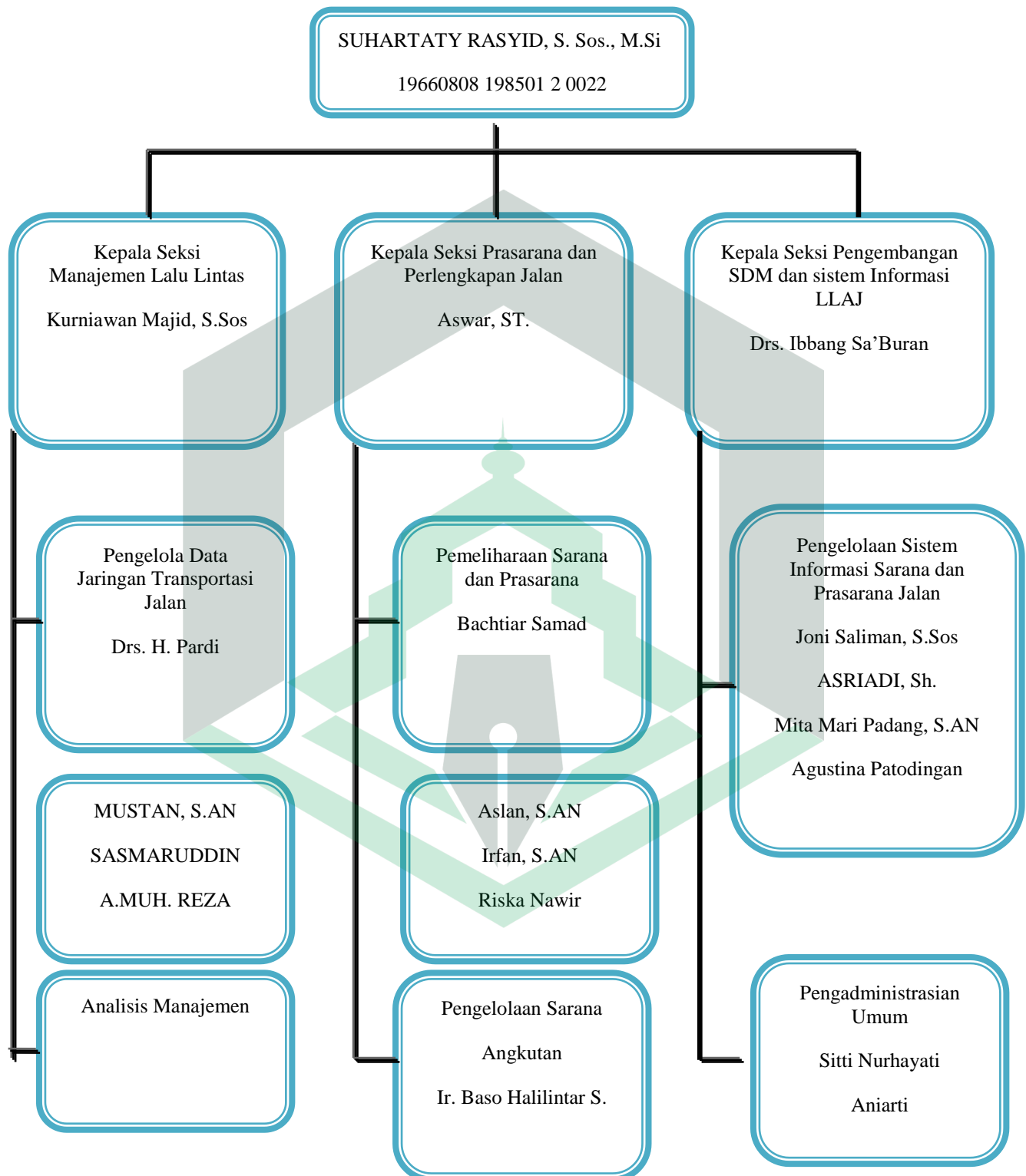
Terwujudnya jaringan Transportasi, komunikasi dan informatika yang teratur, aman, selamat, serta nyaman dan terintegrasi sebagai nyawa dalam pertumbuhan ekonomi yang berkelas.

⁷⁷Papan Informasi Dinas Perhubungan Kota Palopo

- 2) Misi Dinas Perhubungan Kota Palopo:
- a) Menghasilkan aparat yang memiliki keterampilan, bertaqwa dan beriman serta berkompeten.
 - b) Mewujudkan manusia perhubungan, komunikasi dan informatika yang berkualitas hidup dan sejahtera
 - c) Meningkatkan sarana dan prasarana kebutuhan transportasi representatif
 - d) Menciptakan rumusan data base, profil dan tataran transportasi lokal
 - e) Menciptakan landasan hukum dan kebijakan pelaksana tugas pengawas dan pengendalian transportasi serta penegakan hukum.



h. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo

i. Transportasi di Kota Palopo

1. Sarana Transportasi

- a) Terminal Regional Dangerakko Kota Palopo merupakan terminal Kedua terbesar di Sulawesi Selatan. Terminal ini berfungsi untuk antar jemput penumpang dari dalam kota maupun luar kota.
- b) Pelabuhan tanjung ringgit merupakan pelabuhan pelayanan bongkar muatan terutama produk pertanian. selain itu juga berfungsi sebagai jembatan penyeberangan antar penumpang ke beberapa pulau.

2. Mode Transportasi

Macam-Macam Mode transportasi di Kota Palopo:

- a) Bus dan Angkutan Antar Kota merupakan jenis angkutan orang yang melayani perjalanan antara kota. Bss dan angkutan antara kota banyak ditemukan di terminal dengan rute perjalanan :
 - 1) Kota Palopo – Sengkang – Watampone – Watansoppeng;
 - 2) Kota Palopo – Belopa – Pangkajene Sidrap - Parepare – Barru – Pangkajene Pangkep – Maros – Makassar;
 - 3) Kota Palopo – Masamba – Mangkutana -Malili – Soroako;
 - 4) Kota Palopo – Belopa – Pangkajene Sidrap– Pinrang;
 - 5) Kota Palopo – Rantepao – Makale – Enrekang – Sidrap – Pinrang – Parepare.

b) Mikrolet/ Pete-Pete merupakan angkutan penumpang di dalam kota palopo. Tarif untuk anak sekolah sebesar Rp 3000 dan untuk orang Dewasa Sebesar Rp. 5000, Trayek angkutan dalam kota:

- 1) Terminal – Latuppa-Sendana;
- 2) Terminal – Perumnas – Rampoang – Pepabri;
- 3) Terminal – Jembatan Miring;
- 4) Terminal – Binturu – Songka;
- 5) Terminal – Lebang;
- 6) Terminal – Nyiur – Hartaco; serta
- 7) Terminal – Pelabuhan Tanjung Ringgit.

Namun trayek yang beroperasi saat ini hanya Terminal – Perumnas – Rampoang - Pepabri

- c) Taksi merupakan angkutan orang milik sebuah perusahaan yang tarif selama perjalanannya tercantum di agro kendaraan. Taksi yang berada di kota palopo seperti Reni Taxi, Bosowa Taxi, Platinum Taxi,dan lainnya,
- d) Angkutan online merupakan jenis angkutan yang pelayanannya bisa dilakukan dari pintu ke pintu oleh pengemudinya. wilayah operasi dari angkutan online mencakup seluruh wilayah yang ada di kota Palopo dan besarnya tarif tercantum di dalam aplikasi.

2. Karakteristik Responden

a. Karakteristik Responden Berdasarkan Umur

Tabel 4.4 Usia Responden

Usia	Jumlah	Presentase (%)
20-26	11	11,83
27-33	18	19,35
34-40	17	18,28
41-47	19	20,43
48-54	16	17,20
55-61	8	8,60
62-68	4	4,30
Jumlah	93	

**Data Primer diolah SPSS Versi 20*

Dari tabel 4.5 didapati bahwa Umur sopir mikrolet yang ditemui peneliti yang beroperasi pada trayek sentral-perumnas pada Usia 41-47 tahun sebanyak 19 Orang dengan persentase 20,43%, kemudian yang berusia 34-40 tahun sebanyak 17 orang dengan presentase 18,28% dan 48-54 tahun sebanyak 16 orang dengan persentase sebanyak 17,20%, sebanyak 11 orang yang berusia antara 20-26 tahun dengan persentase 11,83%, kemudian yang berusia 55-61 tahun sebanyak 8 orang atau 8,60% serta 62-68 tahun sebanyak 4 orang atau 4,30%. Tabel diatas menunjukkan bahwa umur sopir mikrolet yang mendominasi di kota palopo yaitu antara 41-4 tahun.

b. Karakteristik Responden Berdasarkan Pengalaman menjadi Sopir Mikrolet

Tabel 4.5 Pengalaman Kerja menjadi Sopir Mikrolet

Pengalaman menjadi Sopir Mikrolet	Jumlah	Presentase (%)
2-5	15	16,13
6-9	20	21,5
10-13	23	24,73
14-17	19	20,43
18-21	10	10,75
22-25	5	5,38
26-30	1	1,08
Jumlah	93	100%

Sumber. Data Primer diolah SPSS Versi 20

Dari tabel 4.5 didapati pengalaman kerja sopir mikrolet yang bekerja selama 2-5 tahun sebanyak 15 orang atau sebesar 16,13%, yang bekerja selama 6-9 tahun sebanyak 20 orang atau 21,51%, yang bekerja sebagai sopir mikrolet selama 10-13 tahun sebanyak 23 orang atau 24,73%, sebanyak 10 orang atau sebesar 10,75% yang bekerja selama 18-22 tahun, 5 orang atau 5,38% yang bekerja menjadi sopir mikrolet selama 22-25 tahun, kemudian 1 orang yang bekerja menjadi sopir mikrolet selama 26-30 tahun. Tabel diatas menunjukkan

bahwa sopir yang memiliki pengalaman kerja selama 10-13 tahun yang lebih banyak beroperasi dibandingkan yang lainnya.

c. Karakteristik Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan

Tabel 4.6 Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan Kendaraan	Jumlah	Presentase (%)
Milik Pribadi	70	75,27
Milik Orang lain	23	24,73
Total	93	100%

Sumber. Data Primer diolah SPSS Versi 20

Dari tabel 4.6 didapati sopir mikrolet yang beroperasi pada trayek sentral-balandai yang merupakan milik pribadi sebanyak 70 orang dengan persentase 75,27% sedangkan yang membawa kendaraan miliknya orang lain sebanyak 23 orang ataupun 24,73%.

d. Karakteristik Responden Berdasarkan Pendapatan

Tabel 4.7 Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan setelah kehadiran Angkutan Online

Pendapatan	Sebelum Kehadiran Angkutan		Setelah Kehadiran Angkutan	
	Jumlah	Presentase (%)	Jumlah	Presentase (%)
10.000-50.000	0	0,00	3	3,23
60.000-105.000	17	18,28	50	53,76%

110.0000-155.000	46	49,46	29	31,18%
160.000-205.000	23	24,73	10	10,75
210.000-255.000	2	2,15	1	1,08
260.000-300.000	5	5,28	0	0,00
Jumlah	93	100%	93	100%

Dari tabel 4.8 didapati pada saat sebelum kehadiran transportasi online ada 5 orang sopir yang memperoleh pendapatan antara Rp. 260.000-Rp. 300.000/ hari, Namun setelah kehadiran transportasi online tidak ada sopir yang memperoleh pendapatan sebesar . 260.000-Rp. 300.000/ hari. Dan pada saat sebelum adanya angkutan online sopir mikrolet tidak ada yang mendapat Rp. 10.000-Rp.50.000/hari namun setelah adanya angkutan Online ada sopir mikrolet yang mendapatkan sebesar Rp. 10.000-Rp.50.000/hari sebanyak 3 orang.

3. Uji Asumsi Dasar

a. Uji Normalitas

Uji ini dimaksudkan untuk memeriksa apakah data normal ataukah tidak dalam berdistribusi. Dasar pengambilan keputusan dalam uji normalitas yakni signifikansi $> 0,05$ mengindikasikan data berdistribusi dengan normal serta kebalikannya signifikansi $< 0,05$ mengindikasikan data berdistribusi dengan tidak normal.

Setelah dilakukan Uji Normalitas pada SPSS 2020 diperoleh:

Tabel 4.8 Uji Normalitas

	Tests of Normality		
	Shapiro-Wilk		
	Statistic	Df	Sig.
Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum adanya Angkutan Online	,882	93	,000
Pendapatan Sopir Mikrolet Setelah adanya Angkutan Online	,956	93	,003

Pada tabel tabel 4.9 di atas diketahui nilai signifikansi dari pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online yakni 0,000 dimana artinya $< 0,05$, serta nilai signifikansi pendapatan sopir mikrolet setelah adanya angkutan online yakni 0,003 yang mana artinya $< 0,05$. Bisa dikatakan bahwa data tidak terdistribusi dengan normal. Sehingga untuk pengujian selanjutnya untuk uji hipotesis menggunakan uji wilcoxon.

4. Uji Hipotesis

a. Uji Wilcoxon

Karena hasilnya pengujian normalitas memperlihatkan data tidak normal dalam berdistribusi, maka untuk menguji hipotesis digunakan Uji Wilcoxon dengan maksud memeriksa terdapatnya beda signifikan pada pendapatannya sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dan setelah adanya angkutan online.

Setelah dilakukan Uji Wilcoxon dengan menggunakan bantuan SPSS

2020 diperoleh :

Tabel 4.9 Statistik Deskriptif

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Pendapatan Sebelum Kehadiran Angkutan Online	93	85000	280000	146129,03	45832,451
Pendapatan Setelah Kehadiran Angkutan Online	93	40000	225000	108172,04	35130,076
Valid N (listwise)	93				

Pada tabel 4.10 diketahui bahwa pendapatan terendah sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online sejumlah Rp. 85.000 serta paling tinggi sejumlah Rp. 280.000, sedangkan pendapatannya terendah sopir mikrolet setelah adanya angkutan online yakni Rp 40.000 serta paling tinggi sejumlah Rp. 225.000. Rata-rata pendapatannya sopir mikrolet sebelum terdapatnya angkutan online sebesar Rp. 146.129 dan setelah terdapatnya angkutan online sejumlah Rp. 108.172. Ini menunjukkan bahwa pendapatan sopir mikrolet mengalami penurunan setelah adanya angkutan online di kota Palopo.

Tabel 4.10 Wilcoxon Signed Ranks Test

				N	Mean Rank	Sum of Ranks
Pendapatan Sopir Mikrolet	Negative Ranks	93a	47,00	4372,00		
Setelah Kehadiran Angkutan Online - Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum Kehadiran Angkutan Online	Positive Ranks	0b	0,00	0,00		
	Ties	0c				
Total				93		

Pada tabel 4.10 diatas telah dilakukan analisis menggunakan rumus Uji Wilcoxon, dimana diperoleh nilai Negative Ranks antara pendapatan sopir mikrolet sebelum kehadiran angkutan online dan pendapatan sopir mikrolet setelah kehadiran transportasi online sebesar 93 yang menunjukkan adanya penurunan nilai pendapatan dari sebelum adanya angkutan online serta setelah terdapatnya angkutan online. Rata-ratanya penurunan pendapatan itu sejumlah 47,00 sementara jumlah rangking negatifnya yakni 4372,00. Sedangkan Nilai Positif Rank antara pendapatan sopir mikrolet sebelum terdapatnya angkutan online serta pendapatan sopir mikrolet setelah kehadiran angkutan online yaitu 0, baik itu nilai N, Rata-rata, serta Sum Of Rank, memperlihatkan tidak terdapatnya peningkatan dari pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dan pendapatan sopir mikrolet setelah adanya angkutan online. Nilai Ties dari tabel di atas adalah 0 yang menunjukkan tidak adanya kesamaan nilai antara pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dan pendapatan sopir mikrolet setelah adanya angkutan online.

Tabel 4.11 Hasil Uji Beda menggunakan Uji Wilcoxon

Pendapatan Sopir Mikrolet Setelah Kehadiran Angkutan Online - Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum Kehadiran Angkutan Online	
Z	-8,389 ^b
Asymp. Sig. (2 tailed)	,000

Uji hipotesis bisa dilaksanakan melalui 2 metode yakni melalui perbandingan nilai Z tabel pada Z hitung dan dengan membandingkan taraf signifikansinya.

Berdasarkan tabel 4.11 didapati nilai Z tabel sejumlah -8,389 serta signifikansinya sejumlah 0,000. Karena nilai Z hitungnya yaitu $-8,389 < -1,96$ dan nilai signifikansinya sebesar $0,000 < 0,05$ bisa dikatakan H_0 ditolak serta H_a diterima. Berarti ada perbedaan signifikan antara pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dengan pendapatan sopir mikrolet setelah adanya angkutan online di Kota Palopo.

B. Pembahasan

Tidak dapat dipungkiri, bahwa kehadiran angkutan *online* banyak memberikan manfaat positif dikalangan masyarakat, terutama bagi mereka pengguna layanan jasa transportasi, hal ini dikarenakan angkutan online dapat membantu dalam mengefisienkan waktu. Selain itu, angkutan online menyediakan lapangan kerja baik untuk pengangguran maupun masyarakat yang sudah mempunyai pekerjaan dengan jam kerja fleksibel. Disamping itu

pendapatan yang diperoleh dengan menekuni menjadi pengemudi angkutan online bisa membantu memenuhi kebutuhan karena selain memperoleh pendapatan dari hasil pembayaran penumpang, pengemudi juga memperoleh bayaran dari perusahaan penyedia aplikasi dari point yang didapatkan.

Kehadiran angkutan online yang memiliki banyak manfaat positif bagi masyarakat berbanding terbalik dengan apa yang dirasakan oleh sopir mikrolet dimana kehadiran angkutan online memberikan dampak negatif bagi pendapatan sopir mikrolet. Pendapatan sopir mikrolet yang setiap harinya tidak menentu ini dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang diperoleh. Namun, tersedianya angkutan yang mudah diperoleh serta sesuai dengan waktu dan tempat yang diinginkan, serta nyaman, aman dengan pelayanan yang cepat membuat masyarakat yang dulunya menggunakan mikrolet saat akan menuju suatu tempat kini mulai menggunakan angkutan online, selain itu kehadiran angkutan online yang semakin hari mengalami peningkatan juga memberikan persaingan yang baru antara sesama sopir mikrolet dalam mencari penumpang.

Pengaruh kehadiran angkutan *online* terhadap pendapatan sopir mikrolet dapat dilihat dari rata-rata jumlah pendapatannya sopir mikrolet sebelum terdapatnya transportasi online dan setelah adanya transportasi online, dimana masing-masing yakni Rp. 146.129 serta Rp. 108.172 yang menunjukkan bahwa pendapatan sopir mikrolet mengalami penurunan setelah kehadiran transportasi online, sebesar Rp. 37.957

Perbedaan pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dan setelah adanya angkutan online bisa dilihat melalui perolehan analisis data menggunakan uji wilcoxon yang menunjukkan hasil yang signifikansi. Bisa

diamati dalam tabel 4.11 dimana nilai nilai Z hitungnya yaitu $-8,389 < -1,96$ (Z tabel) dengan sig. $0,000 < 0,05$ dimana menandakan H_a diterima serta H_0 ditolak, yang berarti terdapat perbedaan yang signifikan terhadap pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online dan setelah adanya angkutan online.

Hasil penelitian ini sejalan dengan penelitian dari Febri Ahmad Qisthi⁷⁸, hasil penelitiannya menunjukkan perbedaan signifikan diantara pendapatannya sopir angkot sebelum serta setelah terdapatnya angkutan online, hasil penelitian ini bisa diketahui melalui perolehan olah data menggunakan spss dimana sig. (2-tailed) sejumlah $0,000 < 0,10$. Rata-rata pendapatan sopir dari hasil kuisisioner sebelum adanya angkutan online paling rendah sebesar Rp 40.000, dan paling tinggi sebesar Rp 300.000 sedangkan pendapatan sopir setelah adanya angkutan online terendah sejumlah Rp. 30.000 serta tertinggi sejumlah Rp. 190.000. Penelitian Febri Ahmad Qisthi juga mencari tahu pengaruh dari umur, jam kerja, pengalaman kerja, serta biaya BBM pada pendapatan serta hasil yang ditemukan yaitu umur dan pengalaman kerja tidak berpengaruh secara signifikan terhadap pendapatan sementara jam kerja dan biaya bahan bakar minyak berpengaruh secara signifikan pada pendapatannya sopir angkot. Sedangkan penelitian yang saat ini dilakukan tidak mencari tahu lebih dalam pengaruh dari umur, jam kerja, pengalaman kerja, serta biaya BBM pada pendapatannya sopir angkot. Penelitian ini hanya berfokus ke perbedaan pendapatannya sopir angkot sebelum serta setelah terdapatnya angkutan online.

⁷⁸Febri Ahmad Qisthi, “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (Online)”, Skripsi (Surakarta: Universitas Muhammadiyah Surakarta, 2018)
<http://eprints.ums.ac.id/64046/>

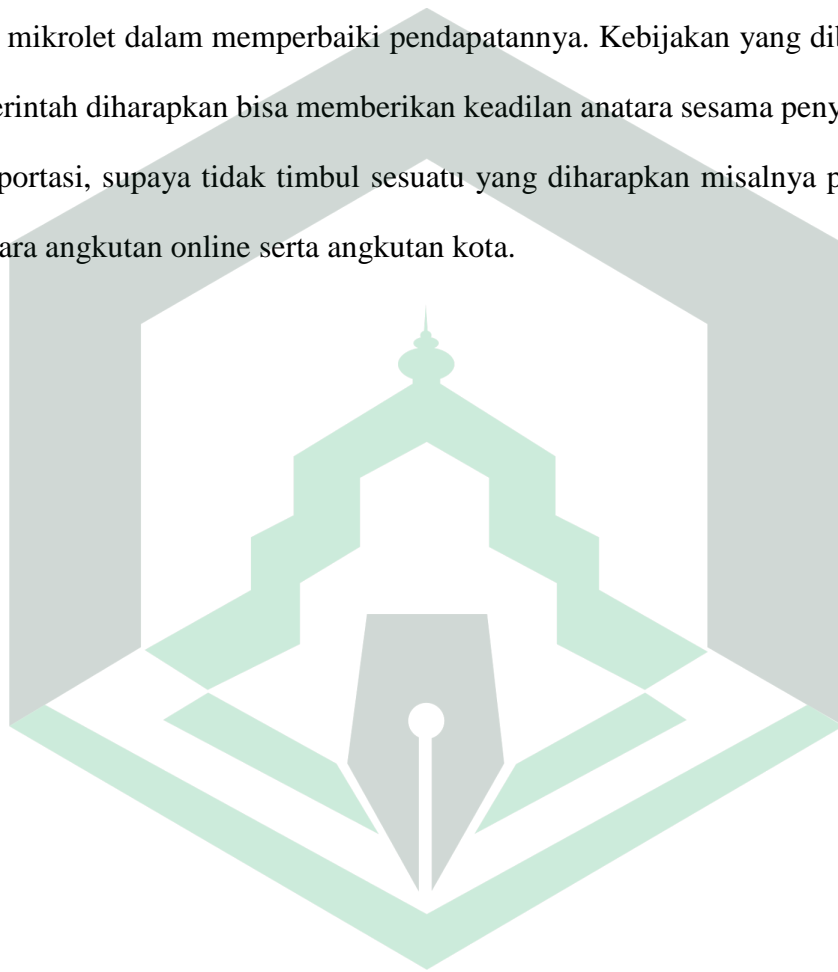
Adanya berbagai macam layanan yang menarik dan ditawarkan oleh angkutan online sedangkan layanan ini tidak dimiliki dan ditawarkan oleh angkutan kota seperti pemberian diskon dan promosi serta pelayanan cepat dan nyaman dapat menarik penumpang untuk menggunakan jasa layanan angkutan online. Selain itu angkutan online lebih mudah didapatkan dibandingkan dengan mikrolet dimana penumpang harus menunggu di pinggir jalan hal inilah yang menyebabkan masyarakat beralih menggunakan jasa layanan angkutan kota menjadi layanan jasa angkutan online.⁷⁹

Adanya kehadiran angkutan online yang menimbulkan persaingan antara sesama layanan jasa transportasi dan membuat pendapatan sopir mikrolet mengalami penurunan, tidak membuat beberapa sopir mikrolet ingin beralih pekerjaan dan tetap bertahan menjadikan sopir sebagai pekerjaan utama dan berharap bisa memenuhi kebutuhan keluarga mereka.

Beberapa sopir mikrolet menjadikan sopir sebagai pekerjaan tetap karena hanya profesi sebagai sopir lah yang dapat mereka kerjakan untuk bisa memenuhi kebutuhan hidupnya beserta keluarganya. Penurunan pendapatan yang dialami oleh sopir mikrolet tidak membuat mereka ingin beralih menjadi sopir angkutan online, dimana jika mereka ingin beralih menjadi sopir angkutan online mereka terlebih dahulu harus mengganti jenis kendaraan mereka, selain itu ada diantara beberapa sopir yang menggunakan mikrolet orang lain yang artinya mereka harus memiliki kendaraan sendiri untuk bisa menjadi sopir angkutan online.

⁷⁹Aditya Maska Nugraha, *“Dampak Kehadiran Taksi Online Grabcar Terhadap Tingkat Pendapatan Taksi Konvensional Blue Bird (Studi Kasus Pangkalan Taksi Blue Bird di Plaza Medan Fair Kecamatan Medan Petisah Kota Medan),”* Skripsi (Medan: Universitas Sumatra Utara, 2018)

Kehadiran layanan jasa angkutan online yang memberikan dampak negatif terhadap pendapatan sopir mikrolet seperti berkurangnya jumlah mikrolet yang beroperasi di Kota Palopo yang dapat menimbulkan pengangguran baru sehingga harus ada kebijakan dari pemerintah dalam menyikapi kejadian ini, kebijakan pemerintah diharapkan dapat membantu sopir mikrolet dalam memperbaiki pendapatannya. Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah diharapkan bisa memberikan keadilan antara sesama penyedia jasa transportasi, supaya tidak timbul sesuatu yang diharapkan misalnya pertikaian diantara angkutan online serta angkutan kota.



BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan pada hasilnya penelitian ini dimana berkaitan pada perbandingan pendapatan sopir mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online di kota palopo dengan jumlah sampel sebanyak 48 orang, Bisa disimpulkan bahwasanya:

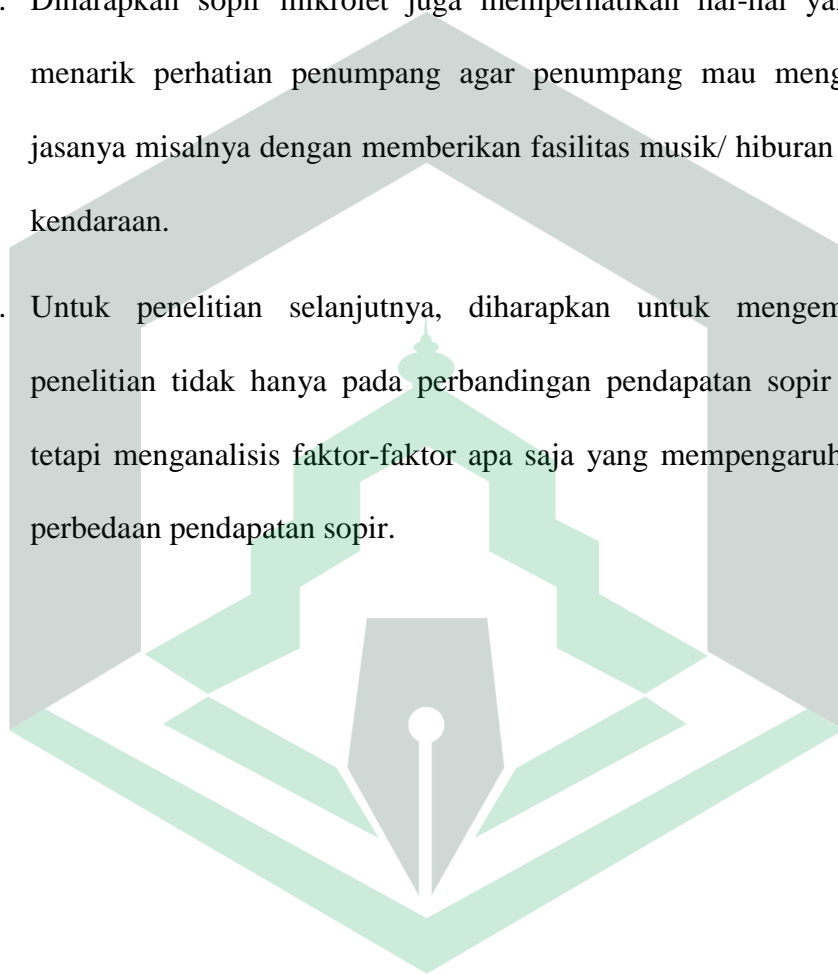
Terdapat perbedaan tingkatan pendapatan sebelum serta sesudah adanya angkutan online di Kota Palopo. Dimana rata-rata penurunan pendapatan sopir mikrolet sebesar 47,00. dengan nilai signifikansi yang diperoleh dari uji wilcoxon yaitu $0,000 < 0,05\%$, yang memperlihatkan bahwasanya H_0 ditolak serta H_a diterima.

Kehadiran Angkutan Online di kota Palopo memberikan dampak negatif bagi pendapatan sopir mikrolet yang ada di kota Palopo. Kondisi tersebut dapat dilihat melalui rata-rata pendapatannya sopir mikrolet sebelum dan setelah terdapatnya transportasi online. Dimana rata-rata pendapatan sopir mikrolet sebelum adanya angkutan online sebesar Rp. 146,129,03 dan rata-rata pendapatan sopir mikrolet setelah adanya angkutan online yaitu sebesar Rp. 108.172,04, dengan demikian mengalami penurunan sebesar Rp. 37.957.

B. Saran

Berpatokan pada hal yang sudah penulis paparkan, bisa penulis berikan saran berupa:

1. Pemerintah diharapkan membuat kebijakan terkait dengan keberadaan angkutan online di kota Palopo, agar pendapatan sopir mikrolet yang ada di kota palopo tidak mengalami penurunan setelah adanya angkutan online di kota palopo.
2. Diharapkan sopir mikrolet juga memperhatikan hal-hal yang dapat menarik perhatian penumpang agar penumpang mau menggunakan jasanya misalnya dengan memberikan fasilitas musik/ hiburan di dalam kendaraan.
3. Untuk penelitian selanjutnya, diharapkan untuk mengembangkan penelitian tidak hanya pada perbandingan pendapatan sopir mikrolet tetapi menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi adanya perbedaan pendapatan sopir.



DAFTAR PUSTAKA

- Abreu, Barbara Ribeiro Alves, and Leise Kill De Oli. "The Potential Of Response Rate In Online Transportation Surveys." XVIII Congreso Panamericano De Ingeniería De Tránsito (Elsevier), 2014: 34-41.
- Alqazwini, Abu Abdullah Muhammad bin Yazid. Sunan Ibnu Majah, Juz 2. Bairut-Libanon: Darul Kutub 'Ilmiyah , 1981 M.
- Andriansyah. Management Transportasi Dalam Kajian Teori. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas, 2016.
- Arista, Oktaviani. "Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Adanya Jembatan Suramadu Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal-Bangkalan)." Jurnal Manajemen Dan Bisnis, 2017: 100.
- Azikin, Amirudin dan Zainal. Pengantar Metode Penelitian. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003.
- Bahasa, Pusat. Kamus Besar Indonesia. 2008: PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- BPS. Jumlah Penduduk Hasil Proyeksi Menurut Provinsi dan Jenis Kelamin (Ribuan Jiwa), 2018-2020. 2021. <https://www.bps.go.id/indikator/12/1886/1/jumlah-penduduk-hasil-proyeksi-menurut-provinsi-dan-jenis-kelamin.html> (accessed Maret 2021, 2021).
- BPS. Luas Daerah dan Jumlah Pulau Menurut Provinsi, 2019. Januari 1, 2019. https://www.bps.go.id/indikator/indikator/view_data_pub/0000/api_public/UFpWMmJZOVZIZTJnc1pXaHhDV1hPQT09/da_01/1 (accessed Maret 9, 2021).
- BPS. Palopo Dalam Angka. Palopo: BPS Kota Palopo, 2020.
- BPS. Statistik Transportasi Darat. Palopo: BPS Kota Palopo, 2019.
- Danil, Mahyu. "Pengaruh Pendapatan Terhadap Tingkat Konsumsi Pada Pegawai Negeri Sipil Di Kantor Bupati Kabupaten Bireuen." Journal Ekonomika Universitas Almuslim Bireuen Aceh, 2003: 9.
- Daring, KBBI "Transportasi" <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/transportasi> (Maret 09, 2021)
- Fidel, Miro. Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga, 2012.

Fidel, Miro. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga, 2005.

Fitriani, Annisa Aulia. "Repository Universitas 17 November 1945 Surabaya." Analisis Perbedaan Pendapatan Ojek Sepeda Motor Berbasis Online di Kota Surabaya. 15 November 2018. <http://repository.untag-sby.ac.id/id/eprint/988> (diakses Januari 30, 2020).

Global, Iqro. *Al-Haram Al- Qur'an Transliterasi Per Kata & Tajwid Berwarna*. Yogyakarta: PT. Iqro Global Indonesia, 2016.

Gunawan, Steven. "Persepsi Konsumen Atas Layanan Grab Car Di Surabaya." *Agora* 5, No. 3, 2017: 2.

Hendra, Muliawan, dan I Ketut Sutrisna. "Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi." *E-Jurnal EP Unud*, 2016: 1568-1599.

Hery, Widyawati Lekok. *Akuntansi Keuangan Menengah*. Jakarta: Bumi Aksara, 2012.

Juhaini. Pengaruh Kehadiran Angkutan Online (Grab) Terhadap Sosial Ekonomi Supir Angkutan Umum (Pt. Rahayu Medan Ceria Trayek 120). Medan: Universitas Sumatra Utara, 2018.

Kamaludin. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003.

Kebudayaan, Departemen Pendidikan dan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, 2008.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang "Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum" Pasal 1 ayat 3

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Pasal 1 ayat 4

Keputusan Menteri Perhubungan No.63 Tahun 1993 tentang "Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karo Seri dan BAK Muatan serta komponen-komponenya"

Kota, Palopo. *Visi Misi*. <https://palopokota.go.id/page/visi-dan-misi> (diakses Januari 2021, 2021).

Marati, Nafisa Choirul, dan Tri Sudarwanto. "Pengaruh Kualitas Layanan Dan Harga Terhadap Kepuasan Pelanggan Jasa Transportasi Ojek Online

- (Studi Pada Konsumen Gojek Di Surabaya).” *Jurnal Pendidikan Tata Niaga (Universitas Negeri Surabaya)*, 2016: 1-12.
- Marbun, Banjar Nohar. *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 2003.
- Mukhtar. *Metode Praktis Penelitian Deskriptif Kualitatif*. Jakarta: Referensi, 2013.
- Nazir, Moh. *Metode Penelitian*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia , 2013.
- Nuryadi, dkk. *Dasar-Dasar Statistik Penelitian, Cet.1*. Yogyakarta: Sibuku Media, 2017.
- Pasolog, Harbandi. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta, 2013.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Umum
- Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan Tahun 2004 Nomor 23, Paragraf 1 tentang Pendapatan
- Phahlevi, Rico. “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Petani Padi Sawah Di Kota Padang Panjang.” *Skripsi*, 2013.
- Prasetya, H.D. dan Legowo. M. “Rasionalitas ojek konvensional dalam mempertahankan eksistensi di tengah adanya gojek di Kota Surabaya.” *Teknika*. 6(2), 2005: 1-7.
- Pusat pengkajian dan Pengembangan Ekonomi, Islam. *Ekonomi Islam*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008.
- Qisthi, Febri Ahmad. *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota (Angkot) Di Kota Surakarta Serta Perbedaan Pendapatan Sebelum dan Sesudah Adanya Transportasi Daring (Online)*. 2018. <http://eprints.ums.ac.id/64046/> (accessed Maret 9, 2021).
- Rahardjo, Soemarso S. *Akuntansi Suatu Pengantar*. Edisi Lima. Jakarta: Salemba Empat, 2009.
- Rasyid. “Kualitas pelayanan transportasi publik (Studi deskriptif tentang kualitas pelayanan jasa angkutan umum perum Damri unit angkutan bus khusus Gresik-Bandara Juanda).” *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, 2015: 97-105.
- Reksoprayitno. *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonom*. Jakarta: Bina Grafika, 2004.

- Riduwan, dan Sunarto. Pengantar Statistik Pendidikan, sosial, Ekonomi, Komunikasi dan Bisnis,. Bandung: Alfabeta, 2017.
- Rosidi, Imron. Karya Tulis Ilmiah . Surabaya: PT. Alfina Primatama, 2011.
- Salim, Agus. Perubahan Sosial. Yogyakarta: PT. Tiara Wicana, 2002.
- Septanto, Henri. “Ekonomi Kreatif dan Inovatif Berbasis TIK ala Gojek dan Grabbike.” Bina Insani ICT Journal 3, 2016: 215.
- Setijowarno, Djoko, dan Russ Bona Frazila. Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi. Bandung: Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapr, 2002.
- Sholihin, Ahmad Ifham. Buku Pintar Ekonomi Syariah. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2010.
- Siyoto, Sandu, dan Ali Sodik. Dasar Metodologi Penelitian. Yogyakarta : Literasi Media Publis, 2015.
- Siyoto. Dasar Metodologi Penelitian. Yogyakarta: Literasi Media Publising, 2013.
- Soekartawati. Pembangunan Pertanian. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Soekartawi. Faktor-faktor Produksi. Jakarta: Salemba Empa, 2012.
- Subekti. Hukum Perjanjian. Jakarta: Intermasa, 2002.
- Sugiyono. Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods). Bandung: Alfabeta, 2012.
- Sugiyono. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta, 2009.
- Sugiyono. Metode Penelitian Manajemen. Bandung: Alfabeta, 2013.
- Sugiyono. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D . Bandung: Alfabeta, 2014.
- Suharsimi, Arikunto. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik. Jakarta: Rineka Cipta, 2010.
- Sukarto, Haryono. “Transportasi Perkotaan dan Lingkungan.” Jurnal Teknik, 2006: 94.

- Sukirno, Sadono. Teori Pengantar Mikro Ekonomi. Jakarta: Rajagrafindo Persada, 2006.
- Sukmayanti, Ratna, dan dkk. Ilmu Pengetahuan Sosial. Jakarta: PT. Galaxy Puspa Mega, 2008.
- Supardi. Aplikasi statistika dalam penelitian: konsep Statistika yang lebih Komprehensif. Jakarta: Chage Publication, 2014.
- Suparmoko. Pengantar Ekonomi Mikro. Yogyakarta: BPFE, 2006.
- Suradi, Dian Ranu Ismawan dan Aminah. "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Atas Penggunaan Taksi Uber Ditinjau Dari Uu No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen." Diponegoro Law Journal, 2016: 2.
- Syahrudin. Metodologi Penelitian. Makassar: CV. Permata Ilmu.
- Tamin, Ofyar. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. 2000: ITB Banskung, Bandung.
- Timboeleng, James A, dan Kaseke H Oscar. "Analisa Biaya Transportasi Angkutan Umum Dalam Kota Manado Akibat Kemacetan Lalu Lintas." Jurnal Sipil Statistik, 2015: 58-67.
- Tseng, Yung-yu, dan Wen Long YUE. "The Role Of Transportation In Logistics Chain." Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies , 2005: 1657-1672.
- Undang-Undang Pasal 20 Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
- Utomo, Humam Santosa. Manajemen TransportasMalang. Malang: Pascasarjana Universitas Brawijaya, 2010.
- Warpina, Suwardjoko P. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: ITB, 2002.
- Wikipedia. Daftar Negara Menurut Jumlah Penduduk. 12 Oktober 2020. https://id.wikipedia.org/wiki/Daftar_negara_menurut_jumlah_penduduk (diakses November 20, 2020).
- Wijaya, Andika. Aspek Hukum Bisnis Transportasi Jalan Online. Jakarta: Sinar Grafika, 2016.

L

A

M

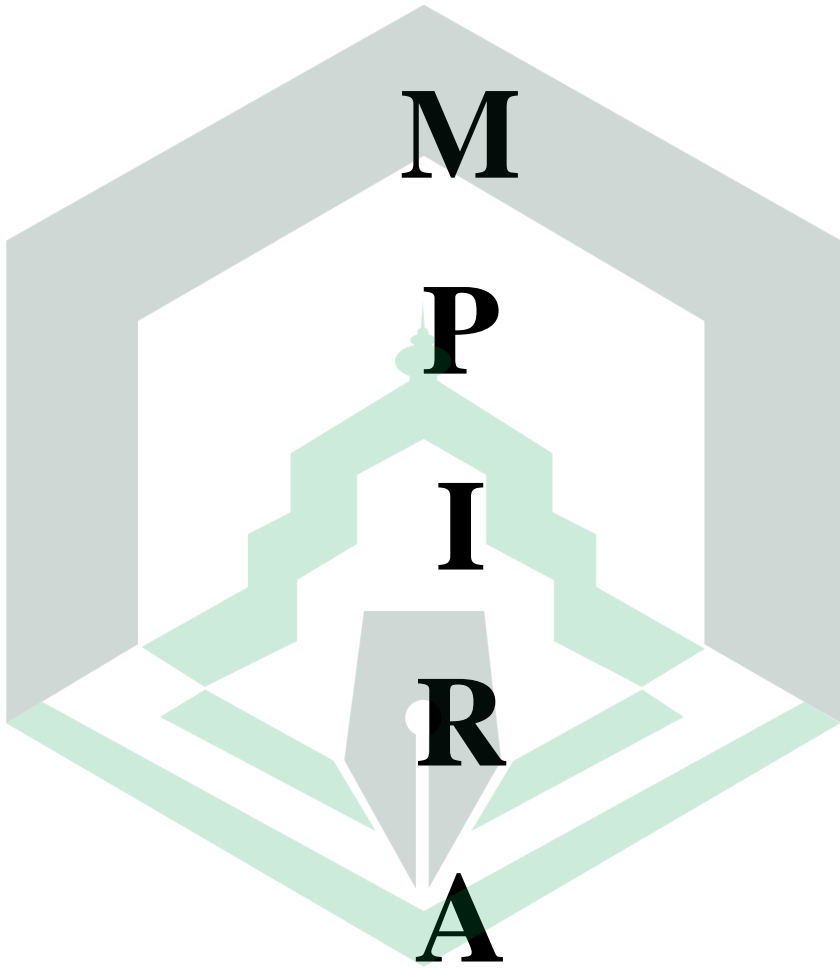
P

I

R

A

N



KUESIONER PENELITIAN

PERBANDINGAN PENDAPATAN SOPIR MIKROLET SEBELUM DAN SETELAH ADANYA ANGKUTAN ONLINE DI KOTA PALOPO

Kepada Yth.

Saudara/(i).....

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Dengan hormat,

Dengan ini saya memohon kesediaan saudara(i) untuk mengisi kuisisioner ini guna mengumpulkan data penelitian dalam rangka menyelesaikan tugas akhir skripsi di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo, jurusan Ekonomi Syariah (S1).

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui perbandingan pendapatan sopir mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online di Kota Palopo. Untuk itu saya sangat mengharapkan ketulusan dan kerelaan saudara(i) untuk menjawab pertanyaan dan kuisisioner ini.

Atas kesediaan dan partisipasi saudara(i) dalam mengisi kuisisioner ini saya mengucapkan terima kasih.

Identitas Responden

1. Nama:

.....

2. Umur:

.....

3. Alamat:

.....

4. Jumlah

Keluarga:.....

Petunjuk Pengisian Kuisisioner

- a. Mohon dengan hormat, kesediaan saudara(i) untuk menjawab seluruh pertanyaan yang disediakan.
- b. Isilah jawaban berikut sesuai pendapat anda dengan memberikan tanda check list (√) pada kolom yang tersedia.
- c. Ada empat alternatif jawaban untuk menjawab variabel produk dan promosi terhadap minat mahasiswa menjadi mitra Paytren yaitu:

1 = Sangat tidak setuju (STS)

2 = Tidak Setuju (TS)

3 = Setuju (S)

4 = Sangat Setuju (SS)

PERTANYAAN

1. Berapa rata-rata jumlah pendapatan anda dalam setiap harinya sebelum adanya angkutan online?

.....
.....

2. Berapa rata-rata jumlah pendapatan anda dalam setiap harinya setelah adanya angkutan online?

.....
.....

3. Berapa biasanya biaya oprasional yang anda keluarkan dalam setiap harinya?

• Bensin?

.....
.....

• Konsumsi?

.....
.....

• Retribusi?

.....
.....

1. Variabel (X) Pendapata Sopir

NO	Pertanyaan	Kategori			
		SS	S	TS	STS
1	Profesi sopir yang digeluti sesuai dengan kompetensi yang dimiliki				
2	Pengetahuan dan pendidikan terakhir yang dimiliki sesuai dengan profesi ini				
3	Mampu menyelesaikan pekerjaan dengan mudah dan cepat				
4	Upah yang diterima dapat membantu memenuhi kebutuhan hidup keluarga				
5	Terdapat hubungan saling menghormati dan saling berinteraksi antara sesama sopir				
6	Selalu bertindak dan berfikir positif dalam menyelesaikan pekerjaan				
7	Penggunaan kendaraan pribadi dapat memberi pendapatan yang lebih				

8	Pemberian fasilitas musik/ hiburan untuk penumpang dapat meningkatkan pendapatan				
9	Pendapatan yang diterima sesuai dengan modal yang telah dikeluarkan				



Dokumentasi





PERSETUJUAN PEMBIMBING

Setelah menelaah dengan saksama skripsi berjudul: “Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum Dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo ”

yang ditulis oleh :

Nama : Dea Arianti

NIM : 16 0401 0045

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

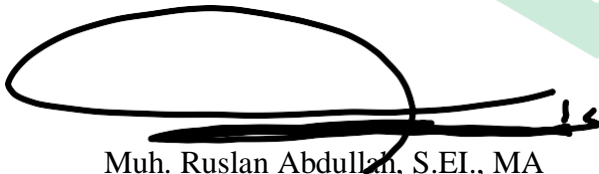
Program Studi : Ekonomi Syariah

Menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat akademik dan layak untuk diajukan pada ujian Munaqasyah.


Demikian persetujuan ini dibuat untuk proses selanjutnya.

Pembimbing I

Pembimbing II



Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., MA



Abd. Kadir Arno, SE., Sy., M.Si

Tanggal: 23 Maret 2021

Tanggal:

Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., MA

Abd. Kadir Arno, SE., Sy., M.Si

NOTA DINAS PEMBIMBING

Lamp. : -

Hal : Proposal an. Dea Arianti

Yth. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Di

Palopo

Assalamu 'alaikum wr.wb.

Setelah melakukan bimbingan, baik dari segi isi, bahasa maupun teknik penulisan terhadap naskah skripsi mahasiswa di bawah ini:

Nama : Dea Arianti

NIM : 16 0401 0045

Program Studi : Ekonomi Syariah

Judul Skripsi : "Perbandingan Pendapatan Supir Mikrolet Sebelum Dan Setelah Adanya Angkutan Online Di Kota Palopo"

menyatakan bahwa skripsi tersebut sudah memenuhi syarat-syarat akademik dan layak diajukan untuk diujikan pada ujian Munaqasyah.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

wassalamu 'alaikum wr.wb

Pembimbing I



Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., MA

Tanggal: 23 Maret 2021

Pembimbing II



Abd. Kadir Arno, SE., Sy., M.Si

Tanggal:

HALAMAN PERSETUJUAN TIM PENGUJI

Skripsi berjudul Perbandingan Pendapat Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah adanya Angkutan Online di Kota Palopo oleh Dea Arianti Nomor Induk Mahasiswa 16 0401 0045, mahasiswa program studi Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Institut Agama Islam Negeri IAIN Palopo, yang telah diujikan dalam seminar hasil penelitian pada hari Senin, 28 April 2021 bertepatan dengan tanggal 17 Juni 2021 telah diperbaiki sesuai catatan dan permintaan Tim Penguji, dan dinyatakan layak untuk diajarkan pada sidang ujian magang.

TIM PENGUJI

- | | |
|---|---|
| 1. Dr. Hj. Ramlah M., M.M
Ketua Sidang/Penguji | ()
Tanggal |
| 2. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A.
Sekretaris Sidang/Penguji | ()
Tanggal |
| 3. Dr. Mahadin Saleh, M.Si.
Penguji I | ()
Tanggal |
| 4. Muh. Shadri Kahar Muang, SE., M.M.
Penguji II | ()
Tanggal |
| 5. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., M.A.
Pembimbing I | ()
Tanggal |
| 6. Abdul Kadir Arno, SE.Sy., M.Si.
Pembimbing II | ()
Tanggal |

Dr. Mahadin Saleh, M.Si.

Muh. Shadri Kahar Muang, SE., M.M.

Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.El., M.A.

Abdul Kadir Arno, SE.Sy., M.Si

NOTA DINAS TIM PENGUJI

Lamp : -
Hal : Skripsi an. Dea Arianti
Yth. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Di
Palopo

Assalamu 'alaikum wr.wb

Setelah menelaah naskah perbaikan berdasarkan seminar hasil penelitian terdahulu, baik dari segi isi, bahasa maupun teknik penulisan terhadap naskah skripsi mahasiswa dibawah ini:

Nama : Dea Arianti
NIM : 16 0401 0045
Program Studi : Ekonomi Syariah
Judul Skripsi : "Perbandingan Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah adanya Angkutan Online di Kota Palopo"

Maka naskah skripsi tersebut dinyatakan sudah memenuhi syarat-syarat akademik dan layak diajukan untuk diajukan pada ujian *munaqasyah*.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

Wassalamu 'alaikum wr.wb.

1. Dr. Mahadin Saleh, M.Si.
Penguji I
2. Muh. Shadri Kahar Muang, SE.,M.M.
Penguji II
3. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.El., M.A.
Pembimbing I
4. Abdul Kadir Arno, SE.Sy., M.Si.
Pembimbing II


Tanggal:


Tanggal:


Tanggal:


Tanggal:

**KARTU KONTROL
SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALOPO**

E-mail: kampus@iainpalopo.ac.id Website: <http://www.iainpalopo.ac.id>

Name : _____

NIM : _____

Prodi : _____

NO	HARI/TGL	NAMA MAHASISWA	JUDUL SKRIPSI	TANDA TANGAN (GELANG)	KET.
1	Senin 11/10/2019	DAYU ADITHA PRATAMA	Pengaruh Kebijakan Fiskal dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah		
2	Jum. 20/09/2019	RANUTYAH	Analisis Pengaruh Kebijakan Fiskal terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Cirebon		
3	Senin 19/09/2019	ASMI	Pengaruh Pajak Penghasilan dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Cirebon		
4	Senin 19/09/2019	SETI ULIRYANTI	Pengaruh Kebijakan Fiskal terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Cirebon		
5	Rabu 15/09/2019	MASITA	Implementasi Kebijakan Fiskal dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah Kota Cirebon		
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					

DEKAN FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

Dr. Hj. Ramliyah Muliadani, MM.
NIP 196102081 199403 2 001

NB:

- Kartu ini harus setiap mengikuti ujian
- Setiap mahasiswa wajib mengikuti minimal 3 kali seminar sebelum seminar final



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) PALOPO
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**

Jl. Biri No. 8alandi Kota Palopo Telp (0471) 22876
E-mail: febi@iainpalopo.ac.id Website: <http://febi.iainpalopo.ac.id>

BERITA ACARA UJIAN MUNAQASYAH

Pada Hari ini Kamis Tanggal 22 bulan Juli Tahun 2021 telah dilaksanakan Ujian Munaqasyah mahasiswa (i):

Nama : Dea Arianti
NIM : 18 0401 0045
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam
Prodi : Ekonomi Syariah
Judul : Perbandingan Pendapatan Sopir Mikrolet Sebelum dan Setelah Adanya Angkutan Online di Kota Palopo

Dinyatakan **LULUS UJIAN / TIDAK LULUS** dengan **NILAI**dan masa perbaikan..... pekan/bulan.

Dengan Hasil Ujian:

- Skripsiditerimatanpaperbaikan
 Skripsiditerimadenganperbaikan
 Skripsiditolakdan seminar ulang

TIM PENGLUJI

1. Tadjuddin, SE., M.Si., Ak., CA., CSRS., CAPM., CAPF., CSRA.
(Ketua Sidang/Penguji)
2. Dr. Mahadin Shaleh, M.Si.
(Penguji I)
3. Muh. Shadri Kahar Muang, SE., M.M.
(Penguji II)
4. Dr. Muh. Ruslan Abdullah, S.EI., MA.
(Pembimbing I/ Penguji I)
5. Abd. Kadir Arno, SE.Sy., M.Si.
(Pembimbing II/ Penguji I)

(Pengji)
(Mahadin Shaleh)
(Muh. Shadri Kahar Muang)
(Dr. Muh. Ruslan Abdullah)
(Abd. Kadir Arno)



1 2 0 2 0 1 9 0 0 9 0 9 6 3

PEMERINTAH KOTA PALOPO
DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Alamat : Jl. K.H.M. Hasyim No.5 Kota Palopo - Sulawesi Selatan Telpn : (0471) 23692

ASLI

IZIN PENELITIAN
 NOMOR : 963/IP/DPMPSTP/XI/2020

- DASAR HUKUM :**
1. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2002 tentang Sistem Nasional Penelitian, Pengembangan dan Penerapan IPTEK;
 2. Peraturan Mendagri Nomor 64 Tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Mendagri Nomor 7 Tahun 2014;
 3. Peraturan Walikota Palopo Nomor 23 Tahun 2016 tentang Penyederhanaan Perizinan dan Non Perizinan di Kota Palopo;
 4. Peraturan Walikota Palopo Nomor 34 Tahun 2019 tentang Pendelegasian Kewenangan Penyelenggaraan Perizinan dan Nonperizinan Yang Menjadi Urusan Pemerintah Kota Palopo dan Kewenangan Perizinan dan Nonperizinan Yang Menjadi Urusan Pemerintah Yang Diberikan Pelimpahan Wewenang Walikota Palopo Kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.

MEMBERIKAN IZIN KEPADA

Nama : DEA ARIANTI
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Alamat : Jl. Opu Tohalide Kota Palopo
 Pekerjaan : Mahasiswa
 NIM : 16 0401 0045

Maksud dan Tujuan mengadakan penelitian dalam rangka penulisan Skripsi dengan Judul :

**PERBANDINGAN PENDAPATAN SOPIR MIKROLET SEBELUM DAN SETELAH ADANYA ANGKUTAN ONLINE
 DI KOTA PALOPO**

Lokasi Penelitian : WILAYAH KOTA PALOPO
 Lamanya Penelitian : 30 November 2020 s.d. 28 Februari 2021

DENGAN KETENTUAN SEBAGAI BERIKUT :

1. Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan penelitian kiranya melapor pada **Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo**.
2. Menaati semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta menghormati Adat Istiadat setempat.
3. Penelitian tidak menyimpang dari maksud izin yang diberikan.
4. Menyerahkan 1 (satu) exemplar foto copy hasil penelitian kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.
5. Surat Izin Penelitian ini dinyatakan tidak berlaku, bilamana pemegang izin ternyata tidak menaati ketentuan-ketentuan tersebut di atas.

Demikian Surat Izin Penelitian ini diterbitkan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Kota Palopo

Pada tanggal : 30 November 2020

a.n Kepala Dinas Penanaman Modal dan PTSP

Kepala Bidang Pengkajian dan Pemrosesan Perizinan PTSP



ANDI AGUS MANDASINI, SE, M.AP

Pangkat : Penata

NIP : 19780805 201001 1 014

Tembusan :

1. Kepala Badan Kesbang Prov. Sul-Sel,
2. Walikota Palopo
3. Dandim 1403 SWG
4. Kapolres Palopo
5. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Palopo
6. Kepala Badan Kesbang Kota Palopo
7. Instansi terkait tempat dilaksanakan penelitian

TIM VERIFIKASI NASKAH SKRIPSI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAMIAIN PALOPO
NOTA DINAS

Lamp. :-

Hal : skripsi an. Dea Arianti

Yth. Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Di

Palopo

Assalamu 'alaikum wr. wb.

Tim Verifikasi Naskah Skripsi Fakultas Ekonomi dan Bisnis IslamIAIN Palopo setelah menelaah naskah skripsi sebagai berikut:

Nama	: Dea Arianti
NIM	16 0401 0145
Program Studi	: Ekonomi Syariah
Judul Skripsi	: Perbandingan Pendapatan Sopir Mirolet Sebelum dan Setelah adanya Angkutan Online di Kota Palopo

menyatakan bahwa penulisan naskah skripsi tersebut

1. Telah memenuhi ketentuan sebagaimana dalam *Buku Pedoman Penulisan Skripsi, Tesis dan Artikel Ilmiah* yang berlaku pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis IslamIAIN Palopo.
2. Telah sesuai dengan kaidah tata bahasa sebagaimana diatur dalam Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

Wassalamu 'alaikum wr. wb.

Tim Verifikasi

1. Abdul Kadir Arno, SE.Sy., M.Si

tanggal :

2. Kamriani, S.Pd.

tanggal : 22 Juni 2021

()

()

Perbandingan Pendapat Sopir Mikrolet sebelum dan setelah adanya angkutan online di kota Palopo

ORIGINALITY REPORT

14%

SIMILARITY INDEX

13%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCE

1	repository.radenintan.ac.id Internet Source	1%
2	eprints.ums.ac.id Internet Source	1%
3	digilib.uinsby.ac.id Internet Source	1%
4	ejournal.unitomo.ac.id Internet Source	1%
5	digilib.unhas.ac.id Internet Source	1%
6	repository.iainbengkulu.ac.id Internet Source	1%
7	core.ac.uk Internet Source	1%
8	id.scribd.com Internet Source	1%
9	Submitted to State Islamic University of Alauddin Makassar	1%

RIWAYAT HIDUP



Dea Arianti, Lahir di Desa Rante Limbong Kec. Lasusua Kab. Kolaka Utara pada tanggal 23 Juli 1998. Penulis merupakan anak dari pasangan Hasanuddin dan Munira dan merupakan anak kedua dari empat bersaudara. Saat ini, penulis bertempat tinggal di Jl. Trans, Desa Rante Limbong Kec. Lasusua Kab. Kolaka Utara. Menamatkan Pendidikan Dasar di SD Negeri 1 Rante Limbong pada tahun 2010, lalu melanjutkan Sekolah Tingkat Pertama di MTs Negeri Model Palopo dan lulus pada tahun 2013. Selanjutnya masuk pada Sekolah Menengah Akhir di SMA Negeri 1 Lasusua dan lulus pada tahun 2016. Pada tahun yang sama penulis diterima menjadi mahasiswa S1 Jurusan Ekonomi Syariah Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam (FEBI) di Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Palopo melalui jalur UMPTKIN.

contact person penulis : dea_arianti_mhs@iainpalopo.ac.id