

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. KAJIAN TEORITIS

1. Gambaran Umum

a. Teori Pendapatan

1) Pengertian Pendapatan

Definisi pendapatan menurut Reksoprayitno dalam (Nurnasihin, 2019), pendapatan adalah total penerimaan yang diterima dalam periode tertentu. Kemudian, pendapatan didefinisikan oleh Sofyan Syafri (2002) dalam Bastian (2015) dikatakan bahwa pendapatan sebagai “kenaikan gross didalam asset dan penurunan gross dalam kewajiban yang dinilai berdasarkan prinsip akuntansi yang berasal dari kegiatan mencari laba”.

Pendapatan terbagi menjadi 2 jenis pendapatan, yaitu pendapatan masyarakat dan pendapatan dari usaha sampingan. Pendapatan masyarakat adalah penghasilan yang diperoleh berupa gaji atau balas jasa dari usaha yang dihasilkan oleh individu maupun kelompok rumah tangga dalam jangka waktu tertentu dan digunakan untuk pemenuhan kebutuhan setiap hari. Sedangkan pendapatan dari usaha sampingan adalah penghasilan tambahan yang diperoleh bukan dari aktivitas pokok atau pekerjaan pokok, penghasilan tambahan biasanya digunakan untuk menunjang pendapatan pokok (Nurnasihin, 2019).

2) Konsep Pendapatan Menurut Ilmu Ekonomi

Menurut ilmu ekonomi, pendapatan adalah batas maksimum seseorang dalam mengkonsumsi suatu produk atau jasa dalam periode tertentu, dengan harapan bahwa keadaan di akhir periode sama seperti keadaan di awal periode. Definisi pendapatan menurut ilmu ekonomi “menutup kemungkinan perubahan lebih dari total harta kekayaan badan usaha pada awal periode dan menenkankan pada jumlah nilai statis pada akhir periode”. Kesimpulannya, pendapatan adalah total peningkatan harta kekayaan disebabkan oleh perubahan penilaian diakibatkan faktor-faktor lain selain perubahan modal dan hutang.

Menurut Rosyidi (1998) kekuatan penawaran dan permintaan produksi akan menentukan harga, dengan tingkat harga tertentu secara sistematis dirumuskan sebagai berikut.

$$TR = P \times Q \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan:

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

P = harga barang yang dihasilkan

Q = jumlah barang yang mampu dihasilkan

b. Teori Sumber Daya Manusia

1) Pengertian Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia menjadi unsur pertama dan utama dalam setiap aktivitas yang dilakukan. Sumber daya manusia (*manpower*)
commit to user

merupakan kemampuan yang dimiliki oleh setiap individu, yang ditentukan oleh daya pikir dan fisiknya. Perilaku dan sifatnya ditentukan oleh keturunan dan lingkungannya, sedangkan prestasi kerjanya dimotivasi oleh keinginan untuk memenuhi kepuasannya (Marnis, 2008).

2) Tenaga Kerja

Tenaga Kerja merupakan sumber daya manusia yang sudah bisa memenuhi syarat menjadi pekerja yang syarat-syaratnya telah ditetapkan dalam Undang-Undang Perburuhan di negara bersangkutan. Tenaga kerja terbagi menjadi beberapa kelompok, yaitu terdiri atas pengusaha, karyawan dan penganggur.

Pengusaha yakni individu-individu yang mempunyai perusahaan dengan menginvestasikan kekayaannya, sehingga pendapatannya berasal dari laba yang dihasilkan oleh perusahaan tersebut.

Karyawan adalah setiap orang yang bekerja sebagai penjual jasa, yang kemudian akan memperoleh pendapatan dari hasil kerjanya berupa gaji yang telah diketahui sebelumnya. Karyawan pun terdiri dari karyawan manajerial dan karyawan operasional. Karyawan manajerial merupakan setiap individu yang memiliki bawahan sehingga sebagian pekerjaannya dapat didelegasikan kepada bawahannya untuk dikerjakan. Sedangkan karyawan operasional merupakan karyawan yang harus mengerjakan pekerjaannya sendiri.

c. Teori Konsumsi

Konsumsi seseorang berbanding lurus dengan pendapatannya. Hal ini berarti semakin besar pendapatan, maka akan semakin besar pula pengeluaran konsumsinya. Jika pendapatan bertambah, maka baik konsumsi maupun tabungan akan sama-sama bertambah. Pola konsumsi antara masyarakat negara maju dengan negara berkembang relatif besar perbedaannya. Pola konsumsi masyarakat di negara berkembang didominasi oleh konsumsi kebutuhan pokok atau kebutuhan primer, sedangkan pada masyarakat negara maju cenderung lebih banyak teralokasi kebutuhan sekunder atau tersier (Priyono and Chandra, 2016).

Jenis pengeluaran konsumsi masyarakat seiring dengan proses pertumbuhan ekonomi yang terjadi dalam masyarakat. Apabila proporsi pengeluaran konsumsi masyarakat dalam penggunaan PDB relatif kecil, menunjukkan bahwa alokasi PDB kini semakin terarah kepada penggunaan yang lebih produktif. Kondisi ini sangat baik dalam menunjang pelaksanaan pembangunan. Pola pergeseran itu juga mencerminkan adanya peningkatan tingkat kesejahteraan dalam masyarakat. Tingkat kesejahteraan masyarakat yang semakin baik akan cenderung untuk memenuhi kebutuhan hidup bukan makanan.

Dalam teori konsumsi, Keynes menyatakan bahwa ada pengeluaran konsumsi minimum yang harus dilakukan oleh masyarakat dan pengeluaran konsumsi akan meningkat dengan bertambahnya penghasilan.

Berikut adalah macam-macam teori konsumsi menurut ahli ekonom lainnya.

1) Teori Konsumsi dengan Hipotesis Siklus Hidup (*Life Cycle Hypothesis*)

Teori ini dikemukakan oleh Ando, Brimberg, dan Modigliani. Menurut teori ini faktor sosial ekonomi seseorang sangat mempengaruhi pola konsumsi orang tersebut. Teori ini membagi pola konsumsi menjadi 3 bagian berdasarkan umur seseorang, yaitu :

- a) Seseorang berumur dari 0 tahun sampai usia dimana orang tersebut bisa menghasilkan pendapatan sendiri maka ia mengalami Disaving (berkonsumsi tetapi tidak menghasilkan pendapatan).
- b) Usia dimana seseorang yang sudah bisa bekerja kemudian menghasilkan pendapatan sendiri dan lebih besar dari pengeluaran konsumsinya maka ia mengalami saving.
- c) Seseorang dimana berada pada usia yang sudah tidak bisa bekerja lagi ia mengalami disaving.

Berbeda dengan teori Keynes, teori ini menyatakan bahwa hasrat pengeluaran konsumsi bukanlah suatu bilangan statis, namun tergantung dari umur, selera dan tingkat bunga. Sedangkan nilai sekarang adalah penghasilan dari kekayaan seperti bunga, sewa, balas jasa kerja, dan dari upah yang diharapkan akan diterima selama hidup.

2) Teori Konsumsi dengan Hipotesis Pendapatan Relatif (*Relatif Income Hypothesis*)

Teori dengan menggunakan hipotesis pendapatan relative ini dikemukakan oleh James Duesenberry, dalam teorinya duesenberry membuat 2 asumsi yaitu:

- a) Selera semua rumah tangga atas barang konsumsi adalah *independent* yaitu terpengaruh atas pengeluaran yang dilakukan oleh tetangganya.
- b) Pengeluaran Konsumsi adalah *irreversible*, artinya pola pengeluaran pada saat penghasilan naik berbeda dengan pola pengeluaran pada saat penghasilan mengalami penurunan.

Duesenberry menyatakan bahwa teori konsumsi atas dasar penghasilan absolut sebagaimana dikemukakan oleh Keynes, tidak mempertimbangkan aspek ekologi konsumen. Duesenberry menyatakan bahwa pengeluaran konsumsi suatu rumah tangga sangat tergantung pada posisi rumah tangga tersebut pada masyarakat disekelilingnya. Apabila konsumen senantiasa melihat pola konsumsi tetangganya yang lebih kaya, maka ada efek demonstrasi (*demonstrasi effect*). Akan tetapi peniruan pola konsumsi tetangga harus dianalisis dengan melihat kedudukan relatif rumah tangga tersebut pada masyarakat sekelilingnya.

3) Teori Konsumsi dengan Hipotesis Pendapatan Permanen (*Permanent Income Hypoteshis*)

Teori konsumsi dengan hipotesis pendapatan permanen dikemukakan oleh M Friedman. Berdasarkan teori ini pendapatan yang diterima masyarakat dapat dibagi menjadi 2 bagian yaitu:

a) Pendapatan Permanen

Pendapatan permanen yaitu Pendapatan yang selalu diterima pada setiap periode tertentu dan dapat diperkirakan terlebih dahulu, misalnya pendapatan dari upah, gaji. Pendapatan permanen merupakan semua faktor-faktor yang menentukan kekayaan seseorang. Kekayaan terbagi menjadi 2 yakni kekayaan non manusia (barang konsumsi tahan lama, gedung, dan sebagainya) dan kekayaan manusia (keahlian, keterampilan, pendidikan). Berdasarkan penjelasan di atas, kekayaan(W) dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$W = Y_p / i \quad \text{sehingga} \quad Y_p = i W \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan:

W : kekayaan seseorang

Y_p : pendapatan permanen orang tersebut

i : tingkat bunga

b) Pendapatan Sementara

Pendapatan sementara adalah pendapatan yang dapat dihasilkan terlebih dahulu dan nilainya dapat positif apabila nasibnya baik atau

negatif apabila mendapat nasib buruk. Jadi pendapatan terukur seseorang dipengaruhi oleh pendapatan permanen dan pendapatan transitory dengan persamaan sebagai berikut:

$$Y = Y_p + Y_t \dots \dots \dots (2.3)$$

Keterangan:

Y : pendapatan yang terukur

Y_p : pendapatan permanen

Y_t : pendapatan sementara

Teori Friedman membuat 2 buah asumsi mengenai hubungan antara pendapatan permanen dengan pendapatan sementara, yaitu:

- a) Tidak ada korelasi Y_p Y_t atau dengan kata lain pendapatan transitory yang diterima semata-mata merupakan suatu faktor kebetulan saja.
- b) Pendapatan transitory tidak mempengaruhi pengeluaran konsumsi yang berarti apabila ditabung. Sebaliknya apabila pendapatan seseorang mengalami pendapatan transitory negatif maka reaksinya adalah dengan mengurangi tabungan serta tidak mempengaruhi pengeluaran konsumsi.

d. Teori Perilaku Konsumen

1) Pengertian Perilaku Konsumen

Perilaku konsumen adalah proses seseorang maupun kelompok untuk menentukan keputusan apa yang akan diambil agar produk ataupun jasa yang digunakan dapat memuaskan kebutuhannya.

commit to user

Kebutuhan konsumen terbagi dalam dua kategori, yaitu kebutuhan primer dan kebutuhan sekunder. Kebutuhan primer merupakan suatu kebutuhan yang utama dan yang harus dipenuhi untuk mencapai tujuan yang diinginkan. Kemudian, setelah terpenuhinya semua kebutuhan primer, maka akan ada suatu kebutuhan lain yang muncul dikarenakan faktor lingkungan dan budayanya, dan inilah yang disebut kebutuhan sekunder (Dwiastuti, Shinta and Isaskar, 2012).

Menurut Hawkins, Best, dan Coney (2001), perilaku konsumen adalah analisis mengenai suatu organisasi, kelompok maupun individu dan metode bagaimana mereka dalam menyeleksi, menggunakan dan membuang produk, layanan, pengalaman atau ide dalam hal pemuasan kebutuhan dan dampak dari proses tersebut pada konsumen dan masyarakat.

2) Kebutuhan Konsumen

Kebutuhan konsumen terbagi dalam dua kategori, yaitu kebutuhan primer dan kebutuhan sekunder. Kebutuhan primer merupakan suatu kebutuhan yang utama dan yang harus dipenuhi untuk mencapai tujuan. Kemudian, setelah terpenuhinya semua kebutuhan primer, maka akan ada suatu kebutuhan lain yang muncul, biasanya sering terjadi akibat dari reaksi konsumen terhadap budaya dan lingkungannya, dan inilah yang disebut kebutuhan sekunder.

Kebutuhan yang dirasakan konsumen berdasarkan manfaat yang diinginkan dari hasil pembelian dan penggunaan produk terbagi dua

kelompok. Pertama, kebutuhan utilitarian, yaitu kebutuhan yang mendorong seseorang untuk membeli dikarenakan manfaat fungsional dan karakteristik dari produk tersebut. Kedua, kebutuhan ekspresive atau hedonik, yakni membeli suatu produk yang memberikan pengaruh kepada psikologisnya, seperti rasa puas, gengsi, emosi dan perasaan subjektif lainnya.

Menurut Teori Maslow dalam (Dwiastuti, Shinta and Isaskar, 2012) berdasarkan tingkat kepentingannya, kebutuhan manusia terbagi menjadi lima tingkatan, pembagian tersebut dari tingkatan terendah ke tingkatan tertinggi, yakni:

- a) Kebutuhan fisiologis, yakni kebutuhan dasar manusia dalam upaya mempertahankan hidupnya, seperti pemenuhan makanan, air, udara, rumah, pakaian, seks, dan sebagainya.
- b) Kebutuhan rasa aman, yakni kebutuhan untuk melindungi fisik manusia dari segala jenis gangguan.
- c) Kebutuhan sosial, yakni manusia membutuhkan adanya hubungan dengan manusia lainnya.
- d) Kebutuhan ego, yakni kebutuhan manusia untuk mencapai derajat yang paling tinggi dibanding dengan yang lainnya.
- e) Kebutuhan aktualisasi diri, yakni kebutuhan yang menjadikan seseorang menjadikan dirinya sebagai orang yang terbaik yang sesuai dengan potensi dan kemampuannya.

e. Teori Transportasi

1) Pengertian Transportasi

Transportasi adalah sarana yang digerakkan oleh manusia atau mesin untuk memindahkan manusia atau barang (Andriansyah, 2015).

Menurut Salim (2000) dalam Andriansyah (2015) , Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Ini berarti transportasi adalah sarana untuk memudahkan masyarakat melakukan pemindahan barang atau manusia ke suatu tempat yang berbeda. Secara umum, transportasi terbagi menjadi transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara.

Tersedianya jasa transportasi memberikan dampak positif terhadap kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Disamping itu, selain peran jasa transportasi sebagai arus lalu lintas barang dan mobilita manusia, jasa transportasi juga mempunyai peranan penting yakni membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan, yang berarti kegiatan produksi dilakukan secara efektif dan efisien, tersedianya kesempatan kerja, dan meningkatnya pendapatan masyarakat (Romadhon, 2018).

2) Transportasi Publik

Transportasi publik adalah seluruh jenis alat transportasi yang digunakan penumpang untuk bepergian bukan dengan kendaraannya

sendiri. Alat transportasi publik umumnya seperti kereta, bus, taxi, maskapai penerbangan, dan lain-lain.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Kendaraan Umum merupakan setiap kendaraan bermotor yang disediakan dan dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

3) Transportasi bagi Masyarakat

Dalam sistem transportasi modern, transportasi merupakan bagian integral dari fungsi dan aktivitas masyarakat, dimana ada hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokal kegiatan-kegiatan produksi dan pemenuhan barang-barang serta pelayanan yang tersedia untuk konsumsi (Sulfanita, 2019).

Hingga saat ini, transportasi terus berkembang dan telah memberikan pelayanan dalam berbagai bentuk pergerakan mekanis di berbagai wilayah. Transportasi yang telah dikembangkan di Indonesia, dan sebagai upaya pemerataan pembangunan nasional, maka transportasi terdiri atas :

a) Moda Udara

- (1) Printisan lapangan terbang, adalah penyelenggaraan pembangunan lapangan terbang baru bagi daerah-daerah terpencil.

- (2) Pengembangan lapangan terbang, adalah penyelenggaraan rehabilitasi lapangan terbang untuk meningkatkan fungsi pelayanannya.
- (3) Pengembangan sarana angkutan udara, adalah berupa pengembangan sarana angkutan udara baik untuk kepentingan massal maupun untuk keperluan terbatas.

b) Moda Laut

- (1) Pengembangan pelabuhan, adalah penyelenggaraan pembangunan pelabuhan bagi wilayah kepulauan terpencil.
- (2) Pengembangan pelabuhan, adalah pengembangan rehabilitasi pelabuhan untuk meningkatkan fungsi pelayanan dalam rangka memenuhi permintaan jasa pelabuhan yang meningkat.
- (3) Pengembangan sarana angkutan laut, adalah berupa pengembangan sarana angkutan laut yang relevan dengan sifat dan karakteristik perairan Indonesia.

c) Moda Darat

- (1) Jalan Raya, yakni dengan adanya pembangunan jalan raya, pengembangan jalan raya, pengembangan terminal, dan pengembangan sarana angkutan/kendaraan bermotor.
- (2) Jalan Rel, dalam upaya pemerataan pembangunan nasional, maka dilakukan pengembangan jalan rel/jalan baja, pengembangan sarana angkutan/kereta api, dan pengembangan stasiun kereta api.
- (3) Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan

4) Pengembangan Teknologi Transportasi

Di masa mendatang, transportasi dituntut untuk mengembangkan kemampuannya guna mengatasi setiap permasalahan dalam keterbatasan kapasitas angkut, jarak tempuh, kecepatan pergerakan, kenyamanan, keselamatan, keringanan biaya dan sebagainya.

Saat ini, sistem transportasi telah banyak melakukan perkembangan dalam mengurangi kesulitan dalam berkendara umum, salah satunya dengan adanya sistem transportasi online. Sistem transportasi ini memberikan banyak kemudahan bagi masyarakat dalam aktivitas sehari-hari.

f. Kebijakan Transportasi Online

Transportasi online adalah transportasi umum yang bisa dipesan dengan menggunakan sebuah aplikasi yang bisa didownload melalui google play store, sistem transportasi online yaitu pengguna jasa transportasi (penumpang) harus memesan melalui aplikasi transportasi online, kemudian driver akan menjemput penumpang di mana dia berada lalu mengantarkannya ke tempat tujuan yang sudah dipesan sebelumnya melalui aplikasi.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, Transportasi online termasuk dalam kategori Angkutan Sewa Khusus. Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari

commut to user

dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Selain itu, karakteristik dari angkutan sewa khusus adalah waktunya tidak terjadwal, tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa, besaran tarif telah tercantum dalam aplikasi berbasis teknologi informasi, memenuhi standar pelayanan minimal, dan pemesanan dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi (Peraturan Menteri 118, 2018).

- 1) Pihak-pihak yang terlibat dalam arus lalu lintas transportasi online adalah sebagai berikut.
 - a) Perusahaan Angkutan Sewa Khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan jasa Angkutan Sewa Khusus.
 - b) Pengguna Jasa adalah perorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa perusahaan Angkutan umum.
 - c) Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan kendaraan.
 - d) Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM).

2) Alasan Masyarakat Menggunakan Transportasi Online

Semakin berkembangnya zaman, masyarakat tentu akan memilih layanan yang memudahkannya untuk mencapai tujuannya, sehingga berikut akan dijelaskan alasan masyarakat memilih transportasi online,

alasan ini berdasarkan penelitian (Syafariansyah and Setiawati Erni, 2018).

a) Pemesanan yang mudah dan sederhana

Maksudnya pemesanan transportasi online cukup hanya dengan menggunakan aplikasi yang tersedia di setiap *smartphone*, dan aplikasi tersebut sangat mudah dipahami dan digunakan oleh pengguna.

b) Transportasi mudah didapatkan

Pengguna tidak perlu berjalan ke lokasi tertentu untuk mencari dan mendapatkan transportasi, serta tidak perlu menunggu lama dikarenakan pengemudi ojek online telah banyak tersebar di berbagai titik daerah.

c) Pembayaran yang mudah

Penumpang dapat langsung membayar setelah sampai di tempat tujuan ataupun bisa melakukan pembayaran secara elektronik (*e-pay*). Kelebihan dari transportasi online adalah bisa melakukan pembayaran melalui fitur *e-pay* yang tersedia pada setiap aplikasi transportasi online. Pengguna cukup melakukan *top up* (mengisi saldo) pada akun aplikasi mereka masing-masing, dan *e-pay* ini bisa digunakan kapan saja selama saldo tersedia.

d) Lebih aman dan nyaman

Transportasi umum yang ada saat ini masih dirasakan kurang nyaman dan aman. Pada transportasi online identitas *driver* dan *commit to user*

kendaraan tertera sangat jelas, sehingga meminimalisir terjadinya tindakan asusila atau kejahatan lainnya. Privasi lebih terjamin karena tidak berdesakan dengan penumpang lain.

g. Perusahaan Transportasi Online di Indonesia

Transportasi online di Indonesia berasal dari berbagai negara, namun dari semua layanan transportasi online tersebut, yang paling banyak diminati di Indonesia adalah layanan milik PT Aplikasi Karya Anak Bangsa (Gojek) dan PT Solusi Transportasi Indonesia (Grab).

1) PT Aplikasi Karya Anak Bangsa (Gojek)

Gojek merupakan perusahaan teknologi asal Indonesia yang didirikan oleh Nadiem Makarim pada tahun 2010 di Jakarta. Perusahaan ini melayani angkutan melalui jasa ojek menggunakan aplikasi. Awal kemunculannya, Gojek hanya melayani melalui *call center* saja dan hanya melayani pemesanan di wilayah Jakarta saja. Saat itu layanan Gojek baru melayani 4 jenis layanan yakni layanan jasa kurir, jasa transportasi, jasa delivery makanan, dan jasa belanja dengan nominal dibawah satu juta rupiah. Tetapi pada tahun 2015 Gojek mulai berkembang dan membuat aplikasi Gojek dengan sistem yang tertata rapi. Dengan aplikasi ini, pengguna ojek dapat dengan mudah memesan ojek secara online, membayar secara kredit dan mengetahui keberadaan driver yang akan menjemput para pemesan. Layanan Gojek saat ini telah tersedia di beberapa kota besar di Indonesia diantaranya : Jabodetabek, Bali, Bandung, Surabaya, Makassar, Medan, Palembang, Semarang,

Solo, Malang, Yogyakarta, Balikpapan, Manado, Bandar Lampung, Padang, Pekanbaru dan Batam. Gojek terus berkembang dengan mengeluarkan inovasi-inovasi baru dengan produk layanan jasa baru, antara lain :

- a) GO-SEND, layanan transportasi barang
- b) GO-RIDE, layanan transportasi penumpang dengan sepeda motor
- c) GO-FOOD, layanan pemesanan makanan
- d) GO-MART, layanan berbelanja di supermarket
- e) GO-BOX, layanan pengantaran barang berukuran besar
- f) GO-CLEAN, layanan membersihkan rumah
- g) GO-GLAM, layanan kecantikan
- h) GO-MASSAGE, layanan pijatan
- i) GO-BUSWAY, layanan pengantaran penumpang ke halte TransJakarta
- j) GO-TIX, layanan pemesanan tiket
- k) GO-CAR, layanan transportasi dengan mobil
- l) GO-AUTO, layanan montir
- m) GO-MED, layanan pembelian obat
- n) GO-PULSA, layanan isi pulsa elektronik
- o) GO-SHOP, layanan belanja barang
- p) GO-BLUEBIRD, layanan transportasi dengan Blue Bird

2) PT Solusi Transportasi Indonesia (Grab)

Grab adalah perusahaan asal Kuala Lumpur, Malaysia yang kantornya berpusat di Singapura. Perusahaan ini merupakan perusahaan teknologi yang meluncurkan aplikasi layanan transportasi angkutan umum meliputi kendaraan bermotor roda 2 maupun roda 4, kendaraannya merupakan kendaraan milik mitra yang sudah bergabung di perusahaan. Sebelumnya Grab dikenal sebagai GrabTaxi yang berfokus pada perkembangan transportasi di Asia Tenggara seperti Malaysia, Singapura, Thailand, Vietnam, Indonesia, dan Filipina. Layanan Grab ditujukan untuk memberikan alternatif berkendara bagi para pengemudi dan penumpang yang menekankan pada kecepatan, keselamatan dan kepastian. Dari tahun 2012 sampai saat ini, Grab berkembang pesat dan menjadi salah satu perusahaan penyedia aplikasi transportasi online di Indonesia dengan berbagai layanan dan beragam fitur. Mulai dari layanan angkut penumpang, pengiriman barang, hingga beli dan antar makanan berhasil dikembangkan. . Indonesia telah menjadi pasar terbesar Grab berdasarkan jumlah perjalanan yang diselesaikan seluruh platform dan telah memiliki area kerja yang cukup banyak di Indonesia dengan area kerja sebanyak 222 kota dan kabupaten. Layanan yang disediakan oleh Grab adalah sebagai berikut.

- a) GrabTaxi adalah layanan taxi premium dengan jaringan terluas di Asia Tenggara.

- b) GrabCar adalah layanan transportasi dengan menggunakan mobil pribadi.
- c) GrabBike adalah layanan transportasi sepeda roda
- d) GrabExpress adalah layanan pengiriman paket.
- e) GrabFood adalah layanan pesan-antar makanan di rumah makan.
- f) GrabMart adalah layanan khusus untuk pengiriman barang kebutuhan sehari-hari yang berupa bahan baku dan produk-produk segar seperti buah-buahan, sayur-mayur, makanan mentah dan makanan beku.
- g) GrabKios adalah layanan yang disediakan Grab kepada warung-warung tradisional untuk mudah diakses dan dipesan melalui digital.
- h) GrabFresh adalah layanan pesan dan antar barang belanjaan di supermarket.

3) Krisis di Indonesia

1) Krisis Ekonomi Tahun 1965-1967

Tahun 1965 sampai tahun 1967 Indonesia mengalami krisis ekonomi yang disebabkan oleh perubahan struktur pembangunan ekonomi Indonesia, dari ekonomi kolonial menjadi ekonomi nasional. Kebijakan yang muncul saat itu adalah perusahaan asing dinasionalisasi dan pembangunan industri kecil digalakan. Karena terbatasnya kapasitas produksi dan infrastruktur, kebijakan ini belum berhasil meningkatkan tingkat produksi, ditambah konflik politik yang berkepanjangan dan masih banyaknya pemberontakan menyebabkan kondisi perekonomian kian memburuk.

Tidak berhasilnya meningkatkan tingkat produksi, sedangkan permintaan barang dan jasa terus meningkat menjadikan harga-harga barang pun ikut meningkat. Pemerintah akhirnya melakukan beberapa kali devaluasi agar laju inflasi dapat dikendalikan, namun kebijakan tersebut belum dapat menurunkan laju inflasi. Laju inflasi yang belum terkendali menjadi semakin parah akibat adanya ekspansi fiskal yang berlebihan guna membiayai proyek-proyek mercusuar dan membiayai politik konfrontasi dengan Malaysia, sehingga inflasi pada tahun 1966 melonjak hingga mencapai sekitar 650% (*hyper inflation*).

2) Krisis Tahun 1997-1998

Tahun 1998 harga rupiah sangat terpuruk, yakni mencapai 16.000/US\$. Hal ini berawal dari fluktuasinya harga minyak bumi yang cenderung menurun harganya, mengakibatkan pemerintah mengalihkan ketergantungan perekonomian dari sektor migas ke sektor non migas. Adanya keputusan tersebut, pemerintah melakukan deregulasi di bidang industrialisasi dan mengeluarkan paket kebijakan di sektor perbankan dan pasar modal. Paket kebijakan itu diantaranya adalah Paket 27 Oktober 1988. Paket Oktober 1988 (Pakto 88) dianggap telah banyak mengubah kehidupan perbankan nasional, ekspor dan investasi menjadi meningkat sehingga pertumbuhan ekonomi Indonesia meningkat tajam hingga mencapai rata-rata diatas 7% sejak tahun 1989-1996. Hal ini menjadikan Indonesia dilirik oleh investor asing untuk menanamkan modalnya. Pertumbuhan ekonomi Indonesia yang meningkat, telah

mendorong peningkatan utang swasta berjangka pendek maupun jangka panjang hingga mencapai sekitar 157% terhadap PDB pada tahun 1998. Utang-utang tersebut tidak dimanfaatkan pada sektor yang produktif, namun ditanamkan pada sektor yang kurang produktif, seperti konsumsi, real 30 estate, dan lainnya. Padahal kinerja ekspor mengalami perlambatan dikarenakan menguatnya nilai tukar rupiah. Selain itu, di sektor perbankan yang saat itu peraturan perbankan sangat longgar, menyebabkan meledaknya jumlah bank dan banyaknya bank yang berubah menjadi bank devisa. Hal ini menyebabkan bank-bank berlomba dalam perekrutan tenaga kerja serta semakin gencar dalam mengucurkan kredit dan pinjaman. Keadaan ini menjadikan prinsip kehati-hatian dan keamanan dalam menyalurkan kredit menjadi terabaikan. Akibatnya, kredit macet menggunung. Dampak lainnya adalah tingginya suku bunga. Suku bunga tidak lagi ditentukan kekuatan pasar, akibat mekanisme kredit makin tidak sempurna dengan adanya alokasi kredit 31 untuk kalangan sendiri. Kredit macet makin tak terkendali. Selain itu pemilik bank

memperkuat status-quo kesenjangan penguasaan sumber ekonomi dalam masyarakat serta investasi banyak dikucurkan ke sektor mewah. Kondisi seperti itu menjadikan sektor perbankan tidak mampu menahan krisis, justru menjadi korban karena neracanya tidak sehat. Hal tersebut ditambah dengan perubahan politik yang tidak jelas arahnya, akhirnya berkembang menjadi krisis kepercayaan. Inilah yang mendorong terjadinya capital outflow, sehingga menyebabkan nilai rupiah menjadi sangat rendah.

3) Krisis Subprime Tahun 2007-2009

Krisis Subprime Mortgage telah menyebabkan pertumbuhan ekonomi Amerika Serikat mengalami kontraksi sebesar 0.34% pada tahun 2008. Krisis keuangan di Amerika Serikat dan beberapa Negara Eropa telah menyebabkan pertumbuhan ekonomi dunia mengalami perlambatan yaitu dari 5.42% pada tahun 2007 menjadi 2.8% pada tahun 2008, bahkan pada tahun 2009 mengalami kontraksi sebesar 0.57%. Menurunnya pertumbuhan ekonomi Amerika Serikat dan beberapa Negara di Eropa yang merupakan mitra dagang, telah mengakibatkan pertumbuhan ekspor Indonesia mengalami kontraksi, sehingga pertumbuhan ekonomi pada tahun 2009 mengalami perlambatan menjadi 4,6% pada tahun 2009. Pertumbuhan ekonomi Indonesia merupakan yang tertinggi dibandingkan negara-negara lain. Hal ini dikarenakan pertumbuhan ekonomi Indonesia didukung oleh konsumsi yang porsinya mencapai sekitar 57%, konsumsi pemerintah

sekitar 8%, investasi sekitar 24%, dan net ekspor sekitar 10%. Krisis di tahun 2007-2009, dampaknya terhadap perekonomian Indonesia relatif kecil, bahkan krisis keuangan ini justru meningkatkan devisa negara dikarenakan *capital inflow* khususnya *portfolio investment* mengalami peningkatan yang pesat. Meski demikian, pemerintah perlu hati-hati akan terjadinya *capital reversal* (Tim Kajian Pusat Kebijakan Ekonomi Makro, 2012).

4) Krisis Kesehatan Tahun 2019-2020

Berbeda dengan krisis tahun-tahun sebelumnya, krisis ekonomi kali ini berawal dari krisis kesehatan. Tahun 2020 Indonesia bahkan di dunia dihebohkan dengan muncul virus jenis baru yang disebut sebagai Virus Corona atau dalam sebutan ilmiahnya disebut sebagai Covid-19. Virus corona mulai merebak disekitar wilayah Wuhan dan kini telah menjangkiti lebih dari 100 negara. Sejak wabah merebak, banyak tersebar teori bahwa bencana kesehatan akan menyebabkan adanya bencana ekonomi. Guncangan terhadap sistem kesehatan berpengaruh pada prioritas alokasi fiskal. Pengalihan perhatian ke sektor kesehatan berimplikasi pada penurunan prioritas sektor-sektor non-kesehatan yang berpotensi mengubah haluan pembangunan. Diduga proyeksi pertumbuhan ekonomi global akan berkontraksi di kisaran 1,8 hingga 4,8 persen sedangkan ekonomi Indonesia diperkirakan akan tumbuh di kisaran angka dua persen atau bahkan berpotensi menyusut negative 3,5% (Wardhana, 2020).

Pembangunan Indonesia yang sudah mencapai jalur menuju status negara berpendapatan menengah-tinggi terancam runtuh dan harus mulai dari awal lagi seperti kondisi 10-20 tahun lalu. Beberapa sektor yang terlihat terdampak paling besar dan menjadi prioritas untuk dipulihkan adalah sektor pariwisata, transportasi dan perdagangan (Wardhana, 2020).

Berbagai kebijakan dan stimulus dilakukan oleh Indonesia dalam rangka menangkal kondisi ekonomi global yang diakibatkan oleh virus Corona. Pergerakan nilai tukar dan harga minyak yang terkontraksi terus menerus mengharuskan pemerintah segera mengambil kebijakan. Diantaranya memberikan kebijakan suku bunga dan diskon harga tiket pesawat agar masyarakat tetap tertarik untuk melakukan kunjungan wisata ke beberapa kota destinasi wisata. Variasi stimulus untuk mengurangi tekanan yang dialami dan volatilitas yang tinggi di pasar saham tanah air, otoritas bursa akhirnya memutuskan untuk menghentikan transaksi short selling di tengah kondisi kepanikan seperti sekarang ini (Burhanuddin and Abdi, 2020).

B. KAJIAN EMPIRIS

1. Penelitian Terdahulu

Untuk memperjelas mengenai penelitian ini, selain dari kajian teoritis maka akan ditambahkan juga hasil *review* dari penelitian sebelumnya.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

Judul Jurnal	Metode	Hasil
Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek (Marsusanti <i>et al.</i> , 2018)	Deskriptif dengan pendekatan kualitatif dan analisis regresi linear berganda. Variabel Independen: Usia, Jam Kerja, Jumlah Penumpang, dan Tingkat Pendidikan	Variabel usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan variabel tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan driver Gojek. Hasil wawancara dan observasi langsung menunjukkan bahwa hampir 75% faktor pesaing baru dan sistem poin yang berpengaruh terhadap pendapatan mereka, sedangkan sisanya 25% adalah harga BBM.
Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online di Kabupaten Situbondo (Studi Komparatif Aplikasi Joker dan Grab) (Jati, 2019)	Analisis regresi linear berganda dan analisis deskriptif komparatif. Variabel Independen: Curahan Jam Kerja, Transaksi Jasa, Insentif	Variabel curahan jam kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan dikarenakan adanya insentif harian yang cukup besar, variabel transaksi jasa dan insentif berpengaruh positif terhadap pendapatan. Pengujian uji beda dua mean menunjukkan tidak terdapat perbedaan pendapatan, curahan jam kerja dan jumlah transaksi jasa antara driver aplikasi joker dan grabbike, namun perbedaan sangat terlihat di insentif yang diterima karena driver aplikasi joker menerima insentif bulanan sedangkan grabbike insentif harian.
Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online Di Kota Pangkalpinang (Sari, Valeriani and Putri, 2021)	Statistik deskriptif dengan alat analisis regresi linear berganda. Variabel Independen : Jam Kerja, Usia, Pendidikan, dan Pengalaman Kerja	Secara simultan jam kerja, usia, pendidikan, dan pengalaman kerja berpengaruh signifikan. Sedangkan secara parsial jam kerja berpengaruh positif dan signifikan, pengalaman kerja berpengaruh negatif dan signifikan, sedangkan umur dan pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan supir angkot online di Kota Pangkalpinang.
Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Denpasar, Bali (Giri and Dewi, 2017)	Analisis regresi linier berganda. Variabel Independen : Jam Kerja, Umur, Tingkat Pendidikan dan Pengalaman Kerja	Secara simultan, variabel jam kerja, umur, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja memiliki pengaruh positif, namun secara parsial, variabel jam kerja dan pengalaman kerja memiliki pengaruh yang positif dan signifikan, sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver Go-Jek.

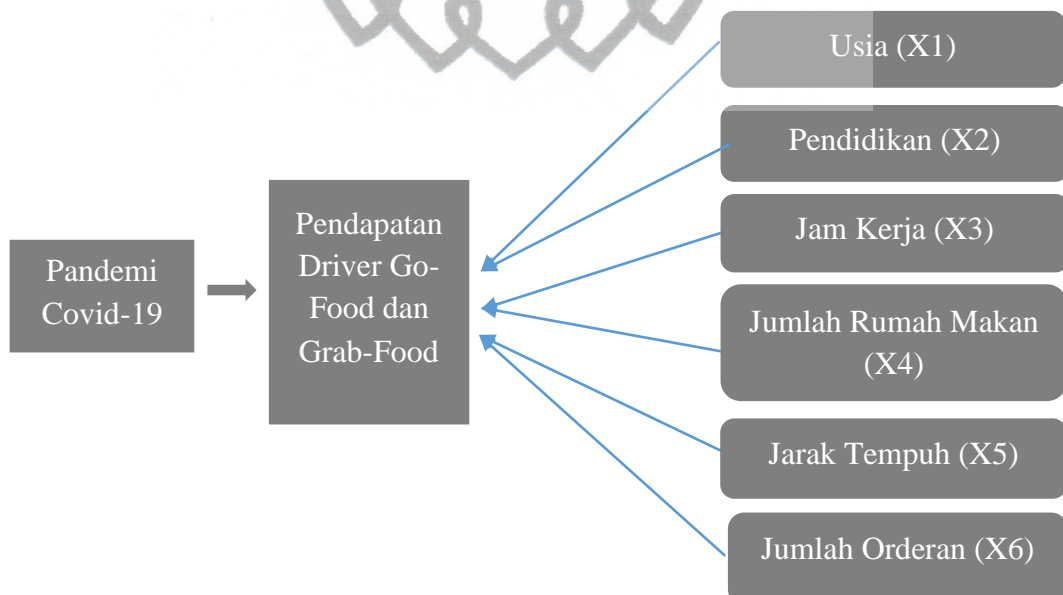
Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Grabcar Di Kecamatan Purbalingga Kabupaten Purbalingga (Rahmawati, 2018)	Analisis Tabel Distribusi Frekuensi. Variabel Independen : Umur, Tingkat Pendidikan, Jam Kerja, Pengalaman Kerja, dan Posisi Pangkalan	Variabel lama jam kerja, pengalaman kerja, dan lokasi pangkalan memiliki pengaruh terhadap pendapatan driver GrabCar, sedangkan variabel umur dan tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan driver GrabCar di Kecamatan Purbalingga.
The Determinant of Online Taxi Partners Income: A Case Study from Gocar Partners in Medan, North Sumatra, Indonesia (Dharma, Sadalia and Silalahi, 2019)	Analisis Statistik Inferensial dengan Smartpls. Variabel Independen : Tarif, Insentif, Lokasi, Jam Kerja, dan Pendidikan	Faktor tarif, lokasi, jam kerja, dan pendidikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pasangan, sedangkan faktor insentif berpengaruh positif tetapi tidak signifikan terhadap pendapatan pasangan melalui pendidikan.
Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Padang Rudi Fourwanda, Iwan, Muslim, dan Helmawati (2020)	Analisis regresi linier berganda dan uji paired sampel t-test. Variabel Independen : umur, jumlah orderan, pengalaman kerja, dan pesaing baru	Variabel umur dan pesaing baru berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek, sedangkan jumlah orderan dan pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan driver Go-Jek di Kota Padang.
A Study On Factors Affecting Online Shopping Behavior Of Consumers In Chennai (Ganapathi <i>et al.</i> , 2013)	Analisis Regresi Linier Berganda dan Analisis Frekuensi dan Persentase. Variabel Independen : kenyamanan, keamanan, fitur situs web dan penghematan waktu	Analisis regresi menunjukkan bahwa kenyamanan, keamanan, fitur situs web dan penghematan waktu secara positif dan signifikan mempengaruhi keputusan pembelian konsumen pada tingkat satu persen.
Factors Affecting Bone Mineral Density Among Snowy Region Residents in Japan: Analysis Using Multiple Linear Regression and Bayesian Network Model (Suzuki <i>et al.</i> , 2018)	Analisis Regresi Linier Berganda dan Model Jaringan Bayesian Variabel Independen : usia, jenis kelamin, patah tulang, dan asupan kalsium, nutrisi dan kebiasaan olahraga.	Hasil analisis regresi berganda menunjukkan bahwa usia, jenis kelamin, patah tulang, dan asupan kalsium berpengaruh signifikan terhadap kepadatan mineral tulang, sedangkan hasil analisis jaringan Bayesian menunjukkan bahwa usia dan jenis kelamin mempengaruhi kepadatan mineral tulang, sedangkan nutrisi dan kebiasaan olahraga mungkin tidak berdampak langsung.

A Study on Factors Affecting Consumers' Attitude Towards Online Shopping and Online Shopping Intention in Bangkok, Thailand (Mengli, 2006)	Analisis Regresi Linier Berganda, Koefisien Korelasi Pearson Product Moment, One-Way ANOVA dan Independent Sample T-test. Variabel Independen : persepsi kemudahan penggunaan, persepsi kegunaan, kepercayaan, jenis kelamin, usia, dan tingkat pendidikan.	variabel yang mempengaruhi sikap belanja konsumen terhadap belanja online di Bangkok adalah kemudahan penggunaan, kegunaan barang, dan kepercayaan, sedangkan variabel jenis kelamin, usia, dan pendidikan tidak mempengaruhi sikap konsumen dalam belanja online.
--	--	--



C. KERANGKA PEMIKIRAN

Saat ini, jasa transportasi online sudah menjadi kebutuhan pokok di kota metropolitan dan kota-kota besar lainnya. Perkembangannya dapat membawa dampak yang cukup besar bagi perekonomian Indonesia (Wibisono, Universari and Utaminingsih, 2018). Transportasi online banyak memberikan keuntungan bagi pengendaranya, penggunanya, dan masyarakat yang memanfaatkan aplikasi tersebut. Namun, sejak terjadinya pandemi Covid-19 pada bulan Maret tahun 2020 lalu, menyebabkan perubahan yang cukup besar bagi semua pihak, yakni salah satunya pengendara ojek mengalami penurunan pendapatan. Dengan begitu, perusahaan transportasi online mengeluarkan berbagai kebijakan dalam menghadapi pandemi Covid-19 ini. Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan kerangka pemikiran seperti gambar di bawah ini.



Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran

D. HIPOTESIS

Menurut Sugiyono (2004) dalam (Agung and Yuesti, 2019), hipotesis berisi jawaban dari rumusan masalah penelitian yang bersifat sementara. Dikatakan sementara, dikarenakan jawaban tersebut belum didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data, namun masih didasarkan pada teori yang relevan.

Maka berdasarkan dari kajian teoritis di atas, dapat dirumuskan hipotesis penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Diduga faktor usia tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.
2. Diduga faktor pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.
3. Diduga faktor jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.
4. Diduga jumlah rumah makan berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.
5. Diduga jarak tempuh berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.
6. Diduga jumlah orderan berpengaruh positif terhadap pendapatan *driver online* Go-Food dan Grab-Food di masa pandemi.