

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN OJEK ONLINE  
TERHADAP PENDAPATAN SOPIR ANGKOT  
DI KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

diajukan kepada Institut Agama Islam Negeri Jember  
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi (S.E)  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Jurusan Ekonomi Islam  
Program Studi Ekonomi Syariah



Oleh:

**Muhammad Ayyub Tantowi**  
NIM: 083144154

Dosen Pembimbing:

**Agung Parmono, SE., M.Si**  
NIP: 19751216 200912 1 002

**INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI JEMBER  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
OKTOBER 2018**

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN OJEK ONLINE  
TERHADAP PENDAPATAN SOPIR ANGKOT  
DI KABUPATEN JEMBER**

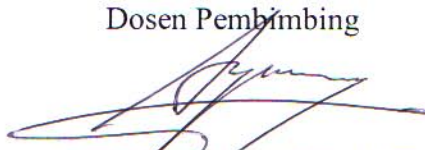
**SKRIPSI**

diajukan kepada Institut Agama Islam Negeri Jember  
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi (S.E)  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Jurusan Ekonomi Islam  
Program Studi Ekonomi Syariah

Oleh:

**Muhammad Ayyub Tantowi**  
NIM: 083144154

Dosen Pembimbing



**Agung Parmono, SE., M.Si**  
NIP: 19751216 200912 1 002

**ANALISIS DAMPAK KEBERADAAN OJEK ONLINE  
TERHADAP PENDAPATAN SOPIR ANGKOT  
DI KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

diajukan kepada Institut Agama Islam Negeri Jember  
untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh  
gelar Sarjana Ekonomi (S.E)  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Jurusan Ekonomi Islam  
Program Studi Ekonomi Syariah

Hari : Kamis

Tanggal : 13 Desember 2018

Tim Penguji

Ketua



Daru Anondo, M. Si

NIP: 19750303 200901 1 009

Sekretaris



Suprianik, S.E, M. Si

NIP: 201603136

Anggota:

1. Dr. Khamdan Rifa'i, SE., M. Si
2. Agung Parmono, SE., M.Si



Mengetahui

Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam



Dr. Moch. Chotib, S.Ag., MM

NIP. 19710727 200212 1 003

## MOTTO

كُلُوا مِنْ طَيِّبَاتِ مَا رَزَقْنَاكُمْ وَلَا تَطْغَوْا فِيهِ فَيَحِلَّ عَلَيْكُمْ غَضَبِي، وَمَنْ يَحِلِّ عَلَيْهِ

غَضَبِي فَقَدْ هَوَىٰ { ٨١ }

"Makanlah di antara rezeki yang baik yang telah kami berikan kepadamu, dan janganlah melampaui batas padanya, yang menyebabkan kemurkaanKu menimpamu. Dan barang siapa ditimpa oleh kemurkaanKu, maka sesungguhnya binasalah ia". (QS. Thaaha: 81)<sup>1</sup>

Berani Hidup Tak Takut Mati

Takut Mati Jangan Hidup

Takut Hidup Mati Saja

Sekali Hidup, Hiduplah Yang Berarti

Perjuangan Membutuhkan Pengorbanan.

*Bondo Bahu Piker Nek Perlu Sak Nyawane Pisan.*

*(KH. Abdullah Sahal Rohimahullah)*

IAIN JEMBER

---

<sup>1</sup> Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, (Bandung: PT Sygma Examedia Arkanleema, 2009), 317.

## PERSEMBAHAN

Dengan menyebut nama Allah SWT Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang dan bagi Rasul Nabi Muhammad SAW, semoga skripsi ini dapat Ridho di sisi-Nya, dan sebagai tanda terimakasih, saya persembahkan karya sederhana ini kepada:

1. Kedua orang tuaku tercinta, Ibu Siti Hayatul Masfufah dan Bapak Drs. Mudfar yang tidak henti-hentinya mendoakan, mendukung, dan motivasi ketika mulai putus asa, dan selalu mendukung dari awal kuliah hingga saat ini.
2. Adikku Muhammad Fahmi Farhan serta seluruh keluargaku yang selalu memberikan semangat.
3. Seluruh Guru Sekolah mulai TK sampai SMA, Guru Mengaji dan Dosen yang telah memberikan Ilmu bermanfaat.
4. Almamater Tercinta IAIN Jember, terimakasih karena telah memberikan kesempatan untuk menuntut ilmu selama ini.
5. Rekan-rekanku kelas K3 Ekonomi Syariah tercinta yang saling memberikan dukungan dan saling memotivasi dalam menyelesaikan tugas akhir.
6. Seluruh Kelas K1, K2, K3 dan K4 Ekonomi Syariah Angkatan 2014
7. Sahabat tercinta di Kontrakan yang selalu mewarnai hari-hari dengan penuh senyum, canda dan tawa.

**KATA PENGANTAR**  
**بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ**

Dengan menyebut nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji bagi Allah SWT sang penguasa Alam Semesta. Semoga sholawat serta keselamatan tercurahkan selalu kepada Nabi dan Rasul termulia, Nabi Muhammad SAW beserta keluarga dan sahabat-sahabatnya. Sungguh atas nikmat dan anugerah-Nya, sehingga dapat terselesaikan skripsi dengan judul ***“Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kabupaten Jember”***.

Terselesaikannya skripsi ini berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak yang terkait. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Babun Suharto, SE., MM selaku Rektor IAIN Jember.
2. Bapak Dr. Moch. Chotib, S.Ag., MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Jember beserta staf-stafnya yang telah membantu penulis dalam menjalani Studi Program Strata Satu Ekonomi Syariah.
3. Bapak M.F. Hidayatullah, S.H.I, M.Si selaku Ketua Jurusan Ekonomi Islam.
4. Ibu Nikmatul Masruroh, M.E.I selaku Ketua Program Studi Ekonomi Syariah.

5. Bapak Agung Parmono, SE., M.Si selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu, mencurahkan pikiran, mengarahkan serta memberikan bimbingan dalam menyusun skripsi ini.
6. Bapak Prof. Dr. H. Babun Suharto, SE., MM selaku Dosen Wali yang selalu memberi dukungan dalam penyelesaian skripsi ini.
7. Bapak H. Asyanto selaku Kepala Organisasi sopir angkot yang telah memberikan dukungan dan bantuan selama melaksanakan penelitian di Kabupaten Jember.
8. Ibu Hj. Nurul Aisyah selaku bagian keuangan organisasi sopir angkot yang memberikan dukungan dan bantuan selama melaksanakan penelitian.
9. Semua pihak yang telah membantu penulisan baik secara langsung maupun tidak langsung dalam menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca demi kesempurnaan skripsi di masa mendatang.

Semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak yang membutuhkan terutama penulis sendiri.

Jember, 05 Oktober 2018

Penulis

Muhammad Ayyub Tantowi  
NIM: 083144154

## ABSTRACT

**Muhammad Ayyub Tantowi. Agung Parmono, SE., M.Si 2018:** Impact Analysis of Online Motorcycle Taxis Existence on Driver Income of City Transportation in Jember District

Human Transmigration from one place to other places by use vehicle That is moved by human or machine called Transportation. Transportation is utilized to simplify human daily activity. It divided into three points, those are land Transportation, Sea transportation dan Air Transportation. Recent years, Indonesia has advanced in Transportation. The development of technology has exploded to World of Transportation in Indonesia. High Demand of people toward Online Motorcycle Taxi (Ojek online) involve some companies growth those are Gojek and Uber. Gojek company has established it branch in Jember City. Gojek start his work since 2017 in Jember . In addition there is a problem , the huge number of Drivers Gojek cause competition between Gojek Drivers and City Transport Drivers. This Problem decrease the income of City transport Drivers.

Base on the Backround above, there are two concerns in this research, they are: (1) How does the profit City Transport Driver before and after Gojek online existance in Jember District? (2) What does the best solution to increase profit of City Transport Driver in Jember District?

The result of this study are expected to: (1) To Know about the profit City Transport Driver before and after Gojek online existance in Jember District. (2) To Achieve best solution to increase profit of City Transport Driver in Jember Distric

This study is qualitative research, type of research use Descriptif Qualitative Approach. Qualitative Approach is highly relevant to examine phenomenon that occure in a society . Data collection obtained through observation,interview and documentation. Data analysis using data reduction, Serve Data, Summarize and validity are examined by Triangulation resource.

The result of study Indicate that: (1) Impact of Ojek Online existance against Income of City Transport Driver is depression on Demand of Pesenggers. City Transport Driver income decrease along day that causes less deposit. The Demonstration hold by City Transport Drivers in front of goverment office of Jember. Employer of City transportation threatened to be unemployment. (2) Peace Aggrement that hold by City Transport Driver and Ojek online in 13 Auguts 2018 triger law for Ojek Online become solution for City Transport Driver to increase their profit.

**Keyword:** Online Motorcycle Taxis,Income



## ABSTRAK

**Muhammad Ayyub Tantowi. Agung Parmono, SE., M.Si 2018:** *Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kabupaten Jember.*

Perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin yaitu transportasi. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis online pada kota-kota besar di Indonesia. Dengan tingginya permintaan masyarakat Indonesia akan model transportasi ojek online maka bermunculan beberapa perusahaan ojek online antara lain: gojek dan uber. Perusahaan gojek telah membuka di beberapa cabang, salah satunya di kota Jember. Gojek mulai beroperasi di Jember pada tahun 2017. Dari informasi yang diperoleh timbulah sebuah permasalahan yaitu dengan banyaknya jumlah *driver* gojek di Jember yang beroperasi menyebabkan persaingan antara *driver* gojek dengan sopir angkot, hal ini lah yang membuat pendapatan sopir angkot menurun.

Berdasarkan latar belakang diatas, terdapat dua fokus penelitian antara lain: 1) Bagaimana pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember? 2) Bagaimana solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot?

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah: 1) Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember. 2) Untuk mengetahui solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot.

Metodologi penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif, jenis penelitian menggunakan penelitian kualitatif deskriptif, metode pengumpulan data menggunakan observasi, wawancara dan dokumentasi, analisis data menggunakan reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan, dan teknik keabsahan data menggunakan triangulasi sumber.

Adapun hasil penelitian yang di dapat menunjukkan bahwa: 1) dampak keberadaan ojek online terhadap pendapatan sopir angkot, mengalami penurunan dalam orderan penumpang, pendapatan sopir angkot berkurang setiap harinya sehingga tidak mencapai setoran, adanya aksi demo yang dilakukan para sopir angkot di depan Kantor Pemkab Kabupaten Jember, karyawan angkutan kota terancam pengangguran. 2) terjadi deklarasi damai yang dilakukan antara sopir angkot dan ojek online pada tanggal 13 agustus 2018 yang menjadi peraturan bagi ojek online dan juga menjadi solusi bagi para sopir angkot untuk meningkatkan pendapatannya.

**Kata kunci:** Ojek online dan pendapatan.

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN PEMBIMBING</b> .....	<b>ii</b>
<b>PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>iv</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>v</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>viii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Fokus Penelitian .....	5
C. Tujuan Penelitian .....	6
D. Manfaat Penelitian .....	6
E. Definisi Istilah .....	7
F. Sistematika pembahasan .....	9
<b>BAB II KAJIAN KEPUSTAKAAN</b> .....	<b>11</b>
A. Penelitian Terdahulu .....	11
B. Kajian Teori .....	29
1. Transportasi .....	29
2. Upah atau gaji .....	34

<b>BAB III METODE PENELITIAN .....</b>	<b>41</b>
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian .....	41
B. Lokasi Penelitian .....	42
C. Subyek Penelitian .....	42
D. Teknik Pengumpulan Data.....	43
E. Teknik Analisis Data .....	46
F. Keabsahan Data .....	49
G. Tahap-tahap Penelitian .....	50
<b>BAB IV PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS .....</b>	<b>52</b>
A. Gambaran Obyek Penelitian .....	52
B. Penyajian Data dan Analisis .....	70
C. Pembahasan Temuan .....	80
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>83</b>
A. Kesimpulan .....	83
B. Saran-saran .....	84
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>85</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN</b>	
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Persamaan dan Perbedaan.....	27
Tabel 4. 1 Trayek Angkutan Kota di Kabupaten Jember .....	57
Tabel 4.2 Temuan Penelitian .....	79



**DAFTAR GAMBAR**

Gambar. 4.1 Struktur Organisasi Sopir Angkot ..... 56



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin yaitu transportasi. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di Negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Penduduk disana jarang yang mempunyai kendaraan pribadi karena mereka sebagian besar menggunakan angkutan umum sebagai transportasi mereka. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Sarana transportasi sangat penting peranannya terutama untuk meningkatkan keterjangkauan (*accessibility*) suatu wilayah. Dengan adanya transportasi akan membuka isolasi atau daerah-daerah terpencil yang nantinya ikut berkembang seperti daerah-daerah lainnya.

Transportasi dibagi menjadi 3, yaitu transportasi darat (melalui jalan raya, dan jalan tol), transportasi udara (melalui udara), dan transportasi air (melalui sungai, laut, dan danau). Kendaraan yang menggunakan ketiga bidang transportasi yaitu motor, mobil, sepeda, kereta, pesawat, helikopter,

kapal fery, perahu, dan kapal selam. Dalam beberapa tahun terakhir, Indonesia mengalami transformasi dalam hal transportasi. Perkembangan teknologi yang semakin modern telah merambah dunia transportasi di Indonesia. Hal ini terlihat dari bermunculannya model transportasi berbasis online pada kota-kota besar di Indonesia.

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi online.

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

Terdapat beberapa model transportasi online yang ada di Indonesia, terdapat taxi online dan ojek online. Dengan tingginya permintaan

masyarakat Indonesia akan model transportasi ojek online maka bermunculan beberapa perusahaan ojek online antara lain: gojek, grab dan uber.

Sebagai usaha yang bergerak dibidang aplikasi harus tunduk kepada undang-undang dibidang informasi dan transaksi elektronik serta peraturan pelaksanaannya namun namun pada saat sebagai usaha pengangkutan harus tunduk kepada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Yang berbunyi pada Bab I Pasal 1 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan orang dengan dipungut bayaran.<sup>1</sup>

Maka dari itu gojek menjadi salah satu perusahaan pelopor ojek online di Indonesia. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim. Awalnya gojek melayani lewat panggilan telepon saja. Seperti panggilan pada taksi. Tetapi semakin kesini semakin berkembang dan pada awal tahun 2015 kemarin, meluncurkan aplikasi android gojek. Ini lebih memudahkan para pengguna melihat sekarang smartphone seperti menjadi gaya hidup bagi orang perkotaan.

Perusahaan gojek telah membuka dibeberapa cabang, salah satunya dikota Jember. Gojek mulai beroperasi di Jember pada tahun 2017. Dengan dibukanya perusahaan gojek di Jember membuat banyak masyarakat Jember tertarik untuk bergabung driver di perusahaan gojek. Sebagian dari mereka tertarik menjadi *driver* gojek karena mereka beranggapan bahwa upah atau

---

<sup>1</sup> <https://m.detik.com/news/berita>. Diakses pada tanggal 21 maret 2018



pendapatan menjadi *driver* gojek online lebih tinggi dari pada mereka supir angkot.

Penulis melakukan wawancara langsung dengan bagian *registrasi* di kantor gojek Jember dan dikatakan bahwa perkembangan jumlah *driver* gojek mengalami peningkatan setiap bulannya. Namun, pihak yang bersangkutan tidak dapat memberi informasi yang detail mengenai perkembangan jumlah *driver* gojek di Jember. Pihak perusahaan hanya memberikan informasi mengenai jumlah *driver* gojek di Jember pada bulan april tahun 2018 sebanyak 2300 *driver* gojek yang sudah terdaftar di perusahaan, dan saat ini pendaftaran *driver* gojek sementara ini ditutup, dan akan dibuka kembali pada bulan mei 2018 untuk perekrutan *driver* gojek Jember.<sup>2</sup>

Dari informasi yang diperoleh timbulah sebuah permasalahan yaitu dengan banyaknya jumlah *driver* gojek di Jember yang beroperasi menyebabkan persaingan antara *driver* gojek dengan sopir angkot, hal ini lah yang membuat pendapatan sopir angkot menurun.

Dan kehadiran moda transportasi berbasis aplikasi di Jember beberapa bulan ini berimbas pada eksistensi angkutan kota. Meskipun begitu moda transportasi konvensional ini mencoba untuk tetap “*survive*” di tengah gempuran taksi online dan ojek online. Pak Sunabin yaitu, seorang supir angkutan kota jurusan terminal tawang alun-pakem yang sedang mangkal di halte yang terletak di depan SMP 1 Jember, terlihat berharap cemas menunggu untuk mendapatkan penumpang. Dan semenjak transportasi online beroperasi,

---

<sup>2</sup> Hadi, Wawancara, Jember, 17 April 2018.

pendapatan yang diperolehnya mengalami penurunan. Biasanya setorannya bisa dapat Rp 60.000 hingga Rp 100.000, tetapi semenjak transportasi online beroperasi pendapatan yang diperoleh menurun dan setoran perharinya Rp 40.000 saja sudah untung-untungan.<sup>3</sup>

Berkurangnya pendapatan sopir angkot ini menimbulkan penolakan terhadap keberadaan ojek online yang ada di Jember. Penolakan ini diwujudkan dengan berdemo di depan pendopo Kabupaten Jember. Saat unjuk rasa berjalan, para sopir melihat sejumlah angkot masih beroperasi di jalan raya. Secara spontan mereka menghentikan angkot tersebut. Mereka juga meminta sopir untuk turun dan ikut berunjukrasa. Penumpang pun juga sempat dipaksa untuk turun.

Melihat masalah yang tengah terjadi di masyarakat tersebut antara ojek online dan sopir angkot, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Di Kabupaten Jember”.

## **B. Fokus Penelitian**

1. Bagaimana pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember?
2. Bagaimana solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot?

---

<sup>3</sup> <http://surabaya.tribunnews.com/2018/03/15/imbis-transportasi-online-sopir-angkot-di-kelukan-pendapatannya-menurun>. Diakses pada tanggal 21 maret 2018

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian merupakan gambaran tentang arah yang akan dituju dalam melakukan penelitian. Tujuan penelitian harus mengacu kepada masalah-masalah yang telah dirumuskan. Berdasarkan fokus penelitian diatas, maka tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember.
2. Untuk mengetahui solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot.

### **D. Manfaat Penelitian**

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik untuk kalangan masyarakat, perusahaan transportasi dan dari kalangan pemerintah, antara lain:

1. Manfaat Teoritis
  - a) Penelitian ini diharapkan mempunyai kontribusi menambah ilmu pengetahuan dalam dunia pendidikan tentang pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember.
  - b) Diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan atau referensi bagi penelitian – penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kondisi pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek.

## 2. Manfaat Praktis

- a) Bagi peneliti, agar dapat lebih memahami sebelum dan sesudah dari keberadaan gojek terhadap pendapatan sopir angkot.
- b) Bagi Masyarakat, agar dapat lebih bijak untuk memilih moda transportasi apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.
- c) Bagi perusahaan transportasi, agar dapat menciptakan dan selalu mengembangkan alternative solusi transportasi bagi masyarakat Kota Jember yang tidak merugikan pihak manapun.
- d) Bagi pemerintah, agar dapat mempertimbangkan, memecahkan masalah, serta mengambil kebijakan/keputusan yang tepat mengenai keberadaan gojek maupun sopir angkot.

## E. Definisi Istilah

Definisi istilah berisi tentang pengertian istilah-istilah penting yang berkaitan dengan pembahasan dan menjadi titik perhatian peneliti di dalam judul penelitian. Tujuannya agar tidak terjadi kesalahpahaman terhadap makna istilah sebagaimana dimaksud oleh peniliti.<sup>4</sup>

### 1. Analisis

Analisis merupakan suatu usaha untuk mengamati secara detail sesuatu hal atau benda dengan cara menguraikan komponen-komponen pembentukannya atau penyusunannya untuk di kaji lebih lanjut.

---

<sup>4</sup> Tim Penyusun, *Pedoman Karya Tulis Ilmiah* (Jember: IAIN Jember Press, 2017), 52.

## 2. Dampak

Dampak adalah akibat, imbas atau pengaruh yang terjadi (baik itu negatif atau positif) dari sebuah tindakan yang dilakukan oleh satu / sekelompok orang yang melakukan kegiatan tertentu.

## 3. Ojek Online

Ojek online adalah sebuah transportasi umum yang menggunakan internet untuk mememesannya. Sebelum adanya ojek online kita kesulitan mendapatkan ojek untuk berpergian. Dengan kemajuan teknologi, sekarang ojek bisa kita dapatkan dengan mudah melalui *smartphone* yang kita miliki.

## 4. Pendapatan

Pendapatan adalah jumlah uang yang diterima oleh perusahaan dari aktivitasnya, kebanyakan dari penjualan produk atau jasa kepada pelanggan. Bagi investor, pendapatan kurang penting dibandingkan keuntungan, yang merupakan jumlah uang yang diterima setelah dikurangi pengeluaran.

## 5. Supir Angkot

Supir angkot adalah seseorang yang berprofesi sebagai pengantar para penumpang yang akan menuju ke tujuannya masing-masing menggunakan mobil angkutannya. Untuk menemukan angkot itu sangat mudah sekali, karena sudah banyak angkutan umum yang beredar di kota ini. Hanya tinggal berdiri di pinggir jalan atau kita datang ke terminal terdekat dan pilih angkutan mana yang sesuai dengan tujuan kita.

Dari uraian definisi di atas, dapat disimpulkan bahwa maksud dari Judul Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kabupaten Jember adalah untuk mengetahui penyebab menurunnya pendapatan sopir angkot karena adanya ojek online di Kabupaten Jember.

#### **F. Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan berisi tentang deskripsi alur pembahasan skripsi yang dimulai dari bab pendahuluan sampai bab penutup, format penulisan, sistematika pembahasan bentuk deskriptif. Sistematika pembahasan berisikan tentang deskripsi alur pembahasan skripsi yang dimulai dari bab pendahuluan hingga bab penutup. Format penulisan sistematika pembahasan adalah dalam bentuk deskriptif naratif, bukan seperti daftar isi.

**BAB I. Pendahuluan:** bab ini terdiri dari latar belakang masalah, fokus penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan definisi operasional.

**BAB II. Kajian Kepustakaan** tersebut meliputi penelitian terdahulu dan kajian teori. Penelitian terdahulu berguna untuk melihat sejauh mana orisinalitas dan posisi peneliti yang hendak dilakukan ini. Sedangkan kajian teori berisi tentang teori yang terkait sehingga berguna sebagai perspektif dalam penelitian

**BAB III. Metode Penelitian** tentang metode yang digunakan peneliti yang meliputi pendekatan dan jenis penelitian, lokasi penelitian, sumber

data, metode pengumpulan data, keabsahan data dan yang terakhir tahapan penelitian.

BAB IV. Pada bab ini dijelaskan tentang gambaran objek penelitian berupa sejarah berdirinya tempat penelitian, kegiatan yang dilakukan. Selain gambaran objek penelitian terdapat juga penyajian dan analisis serta mengenai pembahasan temuan yang diperoleh dilapangan.

BAB V. Kesimpulan dan saran berisi tentang kesimpulan penelitian yang dilengkapi dengan saran-saran dari peneliti/ penulis dan diakhiri dengan penutup.



## BAB II

### KAJIAN KEPUSTAKAAN

#### A. Penelitian Terdahulu

Pada bagian ini peneliti mencantumkan berbagai hasil penelitian terdahulu yang terkait dengan penelitian yang hendak dilakukan, kemudian membuat ringkasannya, baik penelitian yang sudah terpublikasikan atau belum terpublikasikan (skripsi, tesis, disertasi dan sebagainya). Dengan melakukan langkah ini, maka akan dapat dilihat sampai sejauh mana orisinalitas dan posisi penelitian yang peneliti lakukan.

1. Jurnal bisnis dan manajemen milik Octaviana Arisinta tahun 2017 yang berjudul “perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah jembatan Suramadu di *Port Kamal Route D3* (Bangkalan-Kamal)”.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kuantitatif dan teknik yang digunakan dalam pengumpulan data angket terbuka (wawancara). Dari populasi 100 dan 23 sampel diambil data yang diperoleh dan dianalisis dengan menggunakan perbandingan (perbandingan). Dari hasil analisis data dapat diketahui bahwa hasil pengujian hipotesis yang dilakukan dengan menggunakan t-test diketahui bahwa  $t_{hitung} > t_{tabel}$  adalah  $12,47 > 2,073$  sehingga  $H_a$  diterima pada taraf signifikansi ( $\alpha$ ) sebesar 5%. Jadi dapat disimpulkan bahwa Suramadu sangat mempengaruhi pendapatan pengemudi angkutan umum di



pelabuhan Kamal, perbedaan nyata dalam pendapatan sopir angkutan umum yang sebelumnya.

Perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah pada metode yang digunakannya, penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dan teknik yang digunakan dalam pengumpulan data angket terbuka (wawancara), sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Selain itu perbedaannya pada tempat penelitian, pada penelitian ini tempat penelitian di Bangkalan-Kamala, sedangkan yang masih akan diteliti tempatnya di Terminal Tawangalun Rambipuji.

Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkutan.

2. Skripsi Indra Hasbianto, program S1 di Universitas Sebelas Maret Surakarta, tahun 2015, dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Surakarta”.

Penelitian ini menggunakan data lapangan yang diambil dengan metode survei dan wawancara dengan responden sopir angkutan kota.

Responden sopir angkutan yang diangkat menjadi sampel pada penelitian ini sebanyak 80 orang. Penentuan jumlah sampel yang akan diambil dari setiap jalur menggunakan metode *proportional* sampling. Selanjutnya untuk pengambilan sampel saat dilapangan menggunakan metode random sampling. Analisis data menggunakan regresi linier berganda, one sample *t-test* dan *one way anova*.

Berdasarkan hasil analisis dengan regresi linier berganda didapat bahwa faktor jam kerja, BBM operasional dan status kepemilikan armada berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Sebaliknya faktor usia tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan, sebagian besar hanya cukup untuk memenuhi kebutuhan primer. Kemudian diketahui bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkutan kota dari 10 jalur yang ada di kota surakarta.<sup>5</sup>

Perbedaannya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya yaitu, penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dan teknik yang digunakan memakai data lapangan yang diambil dengan metode survei dan wawancara dengan responden sopir angkutan kota, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Selain itu perbedaannya pada tempat penelitian, pada penelitian ini tempat penelitian di Surakarta, sedangkan yang masih akan diteliti tempatnya di Jember.

Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.

3. Skripsi Himatul Ulfiah, progam S1 di IAIN Jember, tahun 2017, dengan judul “pengaruh pendapatan suami terhadap pembentukan keluarga sakinah (*study kasus kru bus po akas asri garasi jember*)”.

---

<sup>5</sup> Indra Hasbianto, “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Surakarta”, (*Skripsi*, Universitas Sebelas Maret, 2015).

Adapun penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dan jenis penelitian yang digunakan adalah korelasional, dengan metode populasi dan sampel menggunakan *randomstratifikasi proporsional*, dalam pengumpulan data menggunakan metode angket, observasi, wawancara dan dokumentasi.<sup>6</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan menggunakan pendekatan kuantitatif dan jenis penelitian yang digunakan adalah korelasional, dengan metode populasi dan sampel menggunakan *randomstratifikasi proporsional*, dalam pengumpulan data menggunakan metode angket, observasi, wawancara dan dokumentasi. sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan. Selain itu persamaannya pada tempat penelitian, pada penelitian ini dan yang akan diteliti tempat penelitiannya sama-sama di Kabupaten Jember.

4. Skripsi Dedi Irawan, program S1 di Universitas Jember, tahun 2006, dengan judul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kabupaten Jember”.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode explanatori yaitu suatu metode yang menjelaskan secara sistematis, faktual dan akurat

---

<sup>6</sup> Himatul Ulfiah, “Pengaruh Pendapatan Suami Terhadap Pembentukan Keluarga Sakinah (Study Kasus Kru Bus Po Akas Asri Garasi Jember)” (*Skripsi*, IAIN Jember, 2017).

mengenai objek yang diteliti melalui pengujian hipotesa. Metode pengambilan sampel menggunakan metode *Stratified Random Sampling*, sampel yang diambil adalah sebanyak 35 responden dari 306 populasi yang ada. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer melalui wawancara langsung dan dilengkapi pula dengan data sekunder yang diperoleh dari kantor dinas perhubungan.

Untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja dan waktu kerja terhadap pendapatan sopir angkutan kota secara serentak digunakan uji F pada *level of significance* ( $\alpha = 5\%$ ), dari hasil analisis diperoleh nilai probabilitas F sebesar 0,000 sehingga disimpulkan bahwa variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja dan waktu kerja secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja dan waktu kerja secara parsial digunakan uji t pada *level of significance* ( $\alpha = 5\%$ ). Variabel curahan jam kerja mempunyai nilai probabilitas sebesar 0,000, lama pemakaian kendaraan mempunyai nilai probabilitas sebesar 0,000, variabel pengalaman kerja mempunyai nilai probabilitas sebesar 0,000 dan variabel waktu kerja mempunyai nilai probabilitas sebesar 0,017. Sehingga disimpulkan bahwa terdapat pengaruh secara parsial dari masing-masing variabel bebas. Pengaruh yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel terkait juga ditunjukkan oleh kemampuan variabel bebas menjelaskan variabel terkait besar 92,2%

atau ditunjukkan oleh koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,922 sisanya yaitu sebesar 7,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor yang tidak dianalisis dalam model penelitian.<sup>7</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan teknik yang digunakan yaitu; explanatori merupakan suatu metode yang menjelaskan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai objek yang diteliti melalui pengujian hipotesa. Metode pengambilan sampel menggunakan metode *Stratified Random Sampling*, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan supir angkot. Selain itu persamaannya pada tempat penelitian, pada penelitian ini dan yang akan diteliti tempat penelitiannya sama-sama di Kabupaten Jember.

5. Skripsi Dwi Siswanto, program S1 di Universitas Jember, tahun 2013, dengan judul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember”.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunya armada angkutan desa dari tahunketahun, fenomena juga terjadi di

---

<sup>7</sup> Dedi Irawan, “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kabupaten Jember”, (*Skripsi*, Universitas Jember, 2006).

terminal Arjasa Kabupaten Jember. Sopir angkutan desa di terminal Arjasa merupakan jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember. Variabel yang di gunakan variabel terikat yaitu pendapatan sopir angkutan pedesaan dan variabel bebas yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.<sup>8</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan variabel yang di gunakan variabel terikat yaitu pendapatan sopir angkutan pedesaan dan variabel bebas yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

---

<sup>8</sup> Dwi Siswanto, "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember", (*Skripsi*, Universitas Jember, 2013).

Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan supir angkot. Selain itu persamaan pada tempat penelitiannya, pada penelitian ini dan yang akan diteliti tempat penelitiannya sama-sama di Kabupaten Jember.

6. Skripsi Leso Nata dan Aris Al mahmudi, program S1 di Universitas Bengkulu 2016, dengan judul “Analisis Pendapatan Supir Angkutan Umum Di Kota Argamakmur Kabupaten Bengkulu Utara”.

Jumlah armada angkutan desa memberikan dampak terhadap pendapatan sopir angkutan kota, tidak terkecuali sopir angkutan kota di Argamakmur. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan sopir adalah jam kerja yang digunakan para sopir untuk bekerja, karena dengan bertambahnya jam kerja maka pendapatan sopir juga akan bertambah dengan asumsi bahwa permintaan akan jasa transportasi angkutan kota adalah tetap. Faktor lain yang juga berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota adalah jumlah penumpang karena semakin banyak penumpang yang dapat diangkut maka pendapatan semakin bertambah. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jam kerja dan jumlah penumpang terhadap tingkat pendapatan supir angkutan umum di Kota Argamakmur Kabupaten Bengkulu Utara. Jenis penelitian adalah deskriptif kuantitatif. Populasi penelitian adalah supir angkutan umum di Kota Argamakmur Kabupaten Bengkulu Utara, sedangkan sampel supir angkutan umum yang beroperasi di Kota Argamakmur sebanyak 50 supir. Pengumpulan data menggunakan kuesioner. Analisis dengan model

persamaan regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jam kerja dan jumlah penumpang berpengaruh secara simultan dan parsial terhadap tingkat pendapatan sopir angkutan umum di Kota Argamakmur Kabupaten Bengkulu Utara. Saran bagi sopir angkutan umum di Kota Argamakmur jika ingin meningkatkan pendapatannya supaya dapat meningkatkan jumlah jam kerja dan peneliti selanjutnya dapat memasukan variabel lain di luar variabel jam kerja dan jumlah penumpang serta dapat menggunakan rasio dan metode analisis yang berbeda.<sup>9</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner. Analisis dengan model persamaan regresi linier berganda, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.

7. Skripsi Aidil Akbar, program S1 di Universitas Hasanuddin 2014, dengan judul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan (Pete-Pete) Di Kota Makassar”.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis besarnya pengaruh pengalaman kerja, jam kerja, penentuan tarif dan jarak tempuh terhadap pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar, mengukur

---

<sup>9</sup> Leso Nata dan Aris Al mahmudi, “Analisis Pendapatan Angkutan Umum di Kota Argamakmur”, (*Skripsi*, Universitas Bengkulu, 2016).



apakah ada perbedaan signifikan kepemilikan mobil pete-pete terhadap pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yang memfokuskan survei dari instansi-instansi yang terkait baik dari BPS kota Makassar, dinas perhubungan kota Makassar maupun sopir pete-pete itu sendiri. Data penelitian diperoleh melalui hasil wawancara, observasi dan kuesioner terkait dengan penelitian yang dilakukan. Hasil analisis korelasi regresi linear berganda menyimpulkan bahwa variabel pengalaman, jam kerja, jarak tempuh dan kepemilikan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar, sedangkan variabel penetapan tarif tidak berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar.<sup>10</sup>

Perbedaannya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan Data penelitian diperoleh melalui hasil wawancara, observasi dan kuesioner terkait dengan penelitian yang dilakukan, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.

8. Skripsi Christofel, Program S1 UNMER 2006, dengan judul “Analisis Perbedaan Yang Diterima Sopir Angkutan Umum Antara Sebelum dan

---

<sup>10</sup> Aidil Akbar, “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan (Pete-Pete) Di Kota Makassar”, (*Skripsi*, Universitas Hassanudin, 2014).

Sesudah Kenaikan BBM di Kota Malang: Studi Kasus Pada Angkutan Umum Jalur MM (CD)”.

Pada masa sekarang ini, kebutuhan akan jasa transportasi sangat sekali dibutuhkan, karena transportasi juga merupakan salah satu faktor yang ikut membantu memperlancar perekonomian baik itu untuk daerah maupun untuk Nasional. Dengan adanya pembangunan perhubungan diharapkan akan memperlancar perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa dalam rangka perwujudan wawasan nusantara serta semakin meningkatnya ketahanan nasional.

Sehubungan dengan adanya kenaikan BBM yang ditetapkan oleh pemerintah pada tanggal 1 Oktober 2005, maka secara langsung akan berpengaruh terhadap pendapatan yang diperoleh pengemudi angkutan.

Oleh karena itu penulis berkeinginan untuk mengetahui apakah ada perbedaan pendapat yang diterima oleh para pelaku khususnya angkutan darat yaitu angkutan umum jalur MM yang ada di kota Malang.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah: Untuk mengetahui gambaran pendapatan yang diperoleh supir angkutan umum sebelum dan sesudah kenaikan BBM. Untuk mengetahui perbedaan pendapatan yang diperoleh supir angkutan umum sebelum dan sesudah kenaikan BBM. Untuk mengetahui faktor lain yang mempengaruhi pendapatan supir angkutan umum selain kenaikan BBM. Populasi dalam penelitian ini adalah sopir angkutan umum jalur MM yang ada di kota Malang yaitu sebanyak 78 orang dengan sampel yang diambil sebanyak 30 orang.

Teknik pengambilan sample dilakukan dengan teknik sample random sampling karena sampelnya bersifat homogen.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah: Untuk mengetahui besarnya pendapatan kotor (TR) yang diterima oleh sopir angkutan umum digunakan rumus:  $\pi = TR-TC$ . Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda rata-rata.

Dari hasil penelitian dan analisis diperoleh bahwa besarnya pendapatan yang diperoleh sopir angkutan umum sangat tergantung pada jumlah biaya dan setoran (TC). Selanjutnya berdasarkan hasil analisis dengan menggunakan uji beda rata-rata diperoleh nilai Z hitung  $>$  Z tabel. ( $3,58 > 1,96$ ). Sehingga dapat diperoleh ketahu bahwa ada perbedaan pendapatan yang signifikan antara sebelum dan setelah kenaikan BBM.

Faktor-faktor yang mempengaruhi adanya perbedaan selain kenaikan BBM tersebut adalah naiknya tarif angkutan, turunnya harga jual sepeda motor, dan kenyamanan serta pelayanan dari angkutan. Dengan demikian diharapkan agar pemerintah dalam membuat suatu kebijakan harus betul-betul memperhatikan kondisi dan keadaan dari masyarakat, sehingga kebijakan yang ditetapkan tersebut dapat berjalan dengan baik.<sup>11</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, teknik pengambilan sample dilakukan dengan teknik sample random sampling karena sampelnya bersifat

---

<sup>11</sup> Christofel, "Analisis Perbedaan Pendapatan Yang Diterima Sopir Angkutan Umum Antara Sebelum dan Sesudah Kenaikan BBM di Kotta Malang: Studi kasus Pada Angkutan Umum Jalur MM (CD)", (*Skripsi*, UNMER, 2006).

homogen dan alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda rata-rata, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.

9. Jurnal ekonomi Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna, di Universitas Udayana 2016, dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi”.

Dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Pemerintah telah menyediakan banyak fasilitas yang diharapkan dapat digunakan dengan sebaik-baiknya oleh masyarakat. Salah satunya adalah angkutan kota yang merupakan solusi yang terbaik bagi masyarakat yang ingin berpergian namun tidak memiliki kendaraan pribadi. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan terminal Mengwi. Dalam penelitian ini juga dibahas tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot. Data yang digunakan disini merupakan sumber dari instansi yang bersangkutan dan terpercaya. Teknik analisis yang digunakan adalah teknik analisis regresi yang telah disesuaikan dengan pokok permasalahan dan tujuan penelitian dengan dukungan data dari pihak terkait. Sesuai dengan apa yang telah diujikan ditemukan bahwa pendapatan sopir angkot sesudah pembangunan terminal Mengwi mengalami penurunan. Jam bekerja, kepemilikan angkutan, dan

pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh positif negatif terhadap pendapatan sopir angkutan kota, sedangkan tarif secara parsial berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan kota.<sup>12</sup>

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan teknik yang digunakan yaitu teknik analisis regresi yang telah disesuaikan dengan pokok permasalahan dan tujuan penelitian dengan dukungan data dari pihak terkait, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.

10. Skripsi Derbiana Dia Setiyawati, di Universitas Jember 2009, dengan judul “Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kabupaten Jember”.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, lama kerja dan waktu kerja terhadap pendapatan sopir angkutan kota Di Kabupaten Jember dan juga faktor apa yang lebih mempengaruhi pendapatan. Penelitian ini menggunakan metode explanatori yaitu suatu metode yang menjelaskan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai objek yang teliti melalui pengujian hipotesa. Metode pengambilan sampel menggunakan metode *Random sampling*, sampel yang di ambil adalah sebanyak 35 responden

---

<sup>12</sup> Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna, “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi”, (*Jurnal Ekonomi*, Universitas Udayana, 2016).

dari 306 populasi yang ada. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer melalui wawancara langsung dan dilengkapi pula dengan data sekunder yang diperoleh dari Kantor Dinas Perhubungan.

Untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, lama kerja dan waktu kerja terhadap pendapatan supir angkutan kota secara serentak digunakan uji F pada *level of significance* ( $\alpha = 5\%$ ), dari hasil analisis diperoleh nilai probabilitas F sebesar 0.003 sehingga disimpulkan bahwa variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, lama kerja dan waktu kerja secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan supir angkutan kota. Pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, lama kerja dan waktu kerja secara parsial digunakan uji t pada *level of significance* ( $\alpha = 5\%$ ). Variabel curahan jam kerja mempunyai nilai probabilitas sebesar 0.012, lama pemakaian kendaraan mempunyai nilai probabilitas sebesar 0.015 dan variabel waktu kerja mempunyai nilai probabilitas sebesar 0.708. sehingga disimpulkan bahwa terdapat pengaruh secara parsial dari masing-masing variabel bebas. Pengaruh yang signifikan antara variabel bebas dengan variabel terikat juga ditunjukkan oleh kemampuan variabel bebas menjelaskan variabel terikat sebesar 84,8% atau ditunjukkan oleh koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0.848. variabel yang paling dominan adalah curahan jam kerja.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Derbiana Dia Setiyawati, "Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kabupaten Jember", (*Skripsi*, Universitas Jember, 2009).

Perbedaanya penelitian ini dengan penelitian yang masih akan peneliti lakukan adalah pada metode yang digunakannya, Penelitian ini menggunakan metode explanatori yaitu suatu metode yang menjelaskan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai objek yang teliti melalui pengujian hipotesa. Metode pengambilan sampel menggunakan metode *Random sampling* dan jenis penelitiannya menggunakan jenis penelitian kuantitatif, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot dan tempat penelitiannya juga sama-sama di kabupaten Jember.

**Tabel 2.1**  
**Persamaan dan Perbedaan**

No.	Nama	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Octaviana Arisinta, 2017	Perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah jembatan suramadu di <i>Port Kamal Route D3</i> (Bangkalan-Kamal).	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkutan.	Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dan teknik yang digunakan dalam pengumpulan data menggunakan angket terbuka (wawancara), sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
2.	Indra Hasbianto, 2015	Analisis pendapatan sopir angkutan kota di Surakarta.	Sama-sama membahas pendapatan sopir angkutan.	Penelitian ini menggunakan metode penelitian kuantitatif dan teknik yang digunakan memakai data lapangan yang diambil dengan metode survey dan wawancara

				dengan responden sopir, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
3.	Himatul Ulfiah, 2017	pengaruh pendapatan suami terhadap pembentukan keluarga sakinah ( <i>study</i> kasus kru bus po akas asri garasi jember).	Persamaannya pada penelitian ini dan yang akan diteliti, tempat penelitiannya sama-sama di Kabupaten Jember.	Penelitian ini menggunakan metode pendekatan kuantitatif dan jenis penelitian yang digunakan adalah korelasional, dengan metode populasi dan sampel. Dalam pengumpulan data menggunakan metode angket, observasi, wawancara dan dokumentasi, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
4.	Dedi Irawan, 2006	Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan kota di kabupaten Jember.	Sama-sama membahas pada pendapatan sopir angkot dan tempat penelitiannya juga sama di kabupaten Jember.	Penelitian ini menggunakan penelitian kuantitatif dan teknik yang digunakan memakai metode pengambilan sampel yaitu metode <i>Stratified Random Sampling</i> , sedangkan peneliti yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
5.	Dwi Siswanto, 2013	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkutan, dan tempat penelitiannya juga sama di kabupaten Jember.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan variabel yang di gunakan variabel terikat dan variabel bebas. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
6.	Leso Nata dan Aris Al mahmudi, 2016	Analisis Pendapatan Supir Angkutan Umum Di Kota Argamakmur Kabupaten Bengkulu Utara.	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkutan.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan teknik pengumpulan data menggunakan kuesioner. Analisis dengan model persamaan regresi linier berganda, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.



7.	Aidil Akbar, 2014	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan (Pete-Pete) Di Kota Makassar.	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan Data penelitian diperoleh melalui hasil wawancara, observasi dan kuesioner terkait dengan penelitian yang dilakukan, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
8.	Christofel, 2006	Analisis Perbedaan Yang Diterima Sopir Angkutan Umum Antara Sebelum dan Sesudah Kenaikan BBM di Kota Malang: Studi Kasus Pada Angkutan Umum Jalur MM (CD).	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, teknik pengambilan sample dilakukan dengan teknik sample random sampling karena sampelnya bersifat homogen dan alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda rata-rata, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
9.	Hendra Muliawan dan I Ketut Sutrisna, 2016	Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi.	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot.	Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan teknik yang digunakan yaitu teknik analisis regresi yang telah disesuaikan dengan pokok permasalahan dan tujuan penelitian dengan dukungan data dari pihak terkait, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.
10.	Derbiana Dia Setiyawati, 2009	Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kabupaten Jember.	Persamaan penelitian ini dengan yang masih akan peneliti lakukan adalah sama-sama meneliti pada pendapatan sopir angkot dan tempat penelitiannya juga sama-sama di kabupaten Jember.	Penelitian ini menggunakan metode pengambilan sampel atau <i>Random sampling</i> dan jenis penelitiannya menggunakan jenis penelitian kuantitatif, sedangkan penelitian yang masih akan dilakukan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif.

Sumber: Data diolah

## B. Kajian Teori

### 1. Transportasi

Ruang lingkup transportasi

#### a. Sejarah pertumbuhan transportasi

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alami. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor pesawat terbang, dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting pula. Dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya, dengan sistem transportasi multi modal. Dalam abad ke-20 ini pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir.

#### b. Pengertian transportasi

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat-istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara

atau bangsa yang bersangkutan. Suatu barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain.<sup>14</sup>

Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut waktu dan tempat (*time utility and place utility*).

Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu:

- a) pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- b) Mengangkut penumpang dari suatu tempat ketempat lain.

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

- a) Pemindahan/pergerakan (*movement*)
- b) Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.
- c. Pembagian fungsi transportasi

Di dalam mempelajari transportasi dapat kita golongan atas dua bagian:

- a) Angkutan penumpang yaitu: Untuk pengangkutan penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat angkut lainnya.

---

<sup>14</sup> Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), 6.

b) Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti, bis, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyeberangan dan pelayaran samudera luar negeri.

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi online.

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

Terdapat beberapa model transportasi online yang ada di Indonesia, terdapat taxi online dan ojek online. Dengan tingginya

permintaan masyarakat Indonesia akan model transportasi ojek online maka bermunculan beberapa perusahaan ojek online salah satunya gojek.

#### d. Pengertian gojek

Gojek adalah perusahaan berjiwa sosial yang memimpin revolusi industri transportasi ojek, gojek berkerjasama dengan para pengendara ojek berpengalaman di Jakarta, Bandung, Bali dan Surabaya. Dan menjadi solusi utama dalam pengiriman barang, pesan antar makanan, berbelanja di tengah kemacetan.

Gojek indonesia berdiri pada tahun 2011 sebagai *social entrepreneurship inovatif* untuk mendorong perubahan sektor transportasi informal agar dapat beroperasi secara profesional.

Menejemen gojek menerapkan sistem bagi hasil dengan sekitar 1000 pengemudi ojek saat ini berada dibawah naungan gojek dan tersebar di Jabodetabek. Pembagiannya adalah 80% penghasilan untuk pengemudi ojek dan 20% -nya untuk perusahaan.<sup>15</sup>

#### e. Jumlah gojek

Gojek kerap irit bicara saat ditanya seputar angka, khususnya jumlah pengguna dan mitra pengemudinya. Namun, data tersebut akhirnya pelan-pelan terungkap. Layanan yang dimiliki gojek dipakai secara aktif oleh 15 juta orang setiap minggunya. Para *weekly active user* ini dilayani sekitar 900.000 mitra pengemudi gojek. Ratusan juta

---

<sup>15</sup> <http://seputarpengertian.blogspot.com/2015/07/pengertian-go-jek.html?m=1>. Diakses pada tanggal 24 april 2018.

transaksi tersebut tidak hanya dari transportasi *online*, gojek juga melayani bisnis pengiriman makanan melalui fitur *go-food* (pesan makanan). Selain *go-food*, solusi keruwetan sehari-hari dihadirkan melalui *go-mart* (belanja barang), *go-send* (kurir barang), *go-box* (cargo), dan lainnya. Lebih dari 125.000 *merchant* bekerja sama dengan gojek untuk mempermudah kehidupan masyarakat modern.<sup>16</sup>

Penulis melakukan wawancara langsung dengan bagian marketing di kantor gojek Jember dan dikatakan bahwa perkembangan jumlah *driver* gojek mengalami peningkatan setiap bulannya. Namun, pihak yang bersangkutan tidak dapat memberi informasi yang detail mengenai perkembangan jumlah *driver* gojek di Jember. Pihak perusahaan hanya memberikan informasi mengenai jumlah *driver* gojek di Jember pada bulan april tahun 2018 sebanyak 2300 *driver* gojek yang sudah terdaftar di perusahaan, dan saat ini pendaftaran *driver* gojek sementara ini ditutup, dan akan dibuka kembali pada bulan mei 2018 untuk perekrutan *driver* gojek Jember. Disamping itu, kantor gojek di Jember juga dapat memberikan beberapa layanan jasa, seperti: *go-ride* (antar-jemput), *go-send* (kurir barang), *go-food* (pesan makanan), *go- mart* (belanja barang), *go-med* (kebutuhan kesehatan), *go-pay* (uang elektronik). Dan kantor gojek jember rencananya akan menambah layanan jasa, seperti *go-car*

---

<sup>16</sup> <https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek>. Diakses pada tanggal 24 april 2018.

(pesan mobil pribadi), *go-clean* (membersihkan rumah), *go-auto* (*auto service*).<sup>17</sup>

## 2. Upah dan Gaji

Upah adalah balas-karya untuk faktor produksi tenaga kerja manusia (dalam arti luas, termasuk gaji honorarium, uang lembur, tunjangan, dsb). Biasanya dibedakan upah nominal, yaitu sejumlah uang yang diterima, dan upah real yaitu jumlah barang dan jasa yang dapat dibeli dengan upah uang itu. Upah dalam arti sempit khusus dipakai tenaga kerja yang bekerja pada orang lain dalam hubungan kerja (sebagai karyawan/buruh).<sup>18</sup>

Dalam suatu perekonomian upah dan gaji yaitu, harga tenaga kerja merupakan harga yang terpenting. Sebagian besar keluarga menggantungkan pendapatannya pada hasil yang diperoleh dari tenaga kerja. Kalau kita masukkan mereka yang bekerja sendiri (seperti petani dan dokter) dapat disimpulkan bahwa upah dan gaji merupakan 80 persen dari pendapatan nasional.<sup>19</sup>

Dalam buku lain, upah adalah harga untuk tenaga kerja (dan otak). Seperti halnya dengan setiap harga, upah kerja ditentukan oleh permintaan dan penawaran. Fairchild c.s. dalam buku mereka "*Principles Of Economics*" mendefinisikan upah sebagai: pembayaran (berupa uang yang diterima dari pihak lain sebagai balas jasa untuk pekerjaan tangan dan pikiran. R.C. Davis dalam bukunya "*Industrial*

<sup>17</sup> Hadi, *Wawancara*, Jember, 17 April 2018.

<sup>18</sup> T. Gilarso, *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Mikro* (Yogyakarta: Kanisius, 1994), 55.

<sup>19</sup> Paul A. Samuelson & William D. Nordhaus, *Ekonomi* (Jakarta: Erlangga, 1985), 278.

*Organisation and Management*” berpendapat bahwa: “upah dalam arti luas adalah setiap kompensasi material yang diterima oleh seorang pekerja untuk jasa-jasanya.<sup>20</sup>

a. Macam-macam Sistem Upah

Ada berbagai cara atau untuk menghitung besarnya upah

atau balas-karya yaitu;

- a) Upah menurut prestasi (upah potongan), dengan cara ini besarnya balas-karya langsung dikaitkan dengan prestasi kerja, karena besarnya upah tergantung dari banyak-sedikitnya hasil yang dicapai dalam waktu tertentu.
- b) Upah waktu yaitu, Besar upah ditentukan atas dasar lamanya waktu karyawan melakukan pekerjaan bagi majikan. Bisa dihitung per jam, per hari, per minggu, atau per bulan.
- c) Upah borongan adalah balas-jasa yang dibayar untuk pekerjaan yang diborongkan. Cara memperhitungkan upah ini kerap kali dipakai pada suatu pekerjaan yang diselesaikan oleh suatu kelompok pekerja. Untuk seluruh pekerjaan ditentukan suatu balas-karya, yang kemudian dibagi-bagi antara para pelaksana.
- d) Upah premi merupakan kombinasi dari upah waktu dan potongan. Upah dasar untuk prestasi normal berdasarkan waktu atau jumlah hasil. Apabila seorang karyawan mencapai prestasi yang lebih dari itu, ia diberi “premi”. Premi dapat juga diberikan

---

<sup>20</sup> Winardi, *Ilmu Ekonomi* (Bandung: Tarsito, 1988), 180.



misalnya untuk penghematan waktu, penghematan bahan, kualitas produk yang baik.

e) Upah bagi hasil merupakan cara yang biasa dibidang pertanian dan dalam usaha keluarga, tetapi juga dikenal diluar kalangan itu. Misalnya karyawan/pelaksana diberi bagian dari keuntungan bersih.

f) Peraturan gaji pegawai negeri (PGPS) berdasarkan dua prinsip; pendidikan dan masa kerja. Setiap orang yang diangkat sebagai pegawai negeri mendapat gaji pokok yang ditentukan oleh golongan dan masa kerja.

1) Taraf pendidikan yang diperoleh merupakan dasar untuk penggolongan pegawai dalam golongan tertentu.

2) Gaji pokok bisa naik karena; masa kerja setiap dua tahun gaji pokok naik (=kenaikan berkala). Dan prestasi kerja sesudah minimum 4 tahun bekerja dengan memuaskan ( prestasi kerja harus minimum “cukup”).

3) Gaji pokok dilengkapi dengan tunjangan-tunjangan yaitu; Tunjangan istri 5% dari gaji pokok, tunjangan anak 2% dari gaji pokok (maksimum 3 orang anak), tunjangan jabatan (fungsional) kurang lebih 20%.<sup>21</sup>

Dalam buku lain menyebutkan sistem upah pada garis besarnya yaitu;

---

<sup>21</sup> T. Gilarso, *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Mikro* (Yogyakarta: Kanisius, 1994), 59 - 60.

- 1) Upah waktu, yaitu upah yang dibayar menurut lamanya pekerja bekerja. Disini upah merupakan fungsi dari waktu kerja. Upah waktu biasanya dinamakan gaji (*salary*).
- 2) Upah potongan (*piece-wage*) yaitu upah yang dibayar menurut jumlah (potongan) produk yang dihasilkan oleh pekerja yang bersangkutan. Disini upah merupakan fungsi dari jumlah produk yang dihasilkan pekerja yang bersangkutan.

Disamping stelsel-stelsel upah yang dikemukakan masih ada pula yaitu;

- 1) Upah persetujuan atau upah tarif.

Pada upah tarif, para pekerja sampai batas tertentu sesuai dengan produktivitas mereka, menentukan upah mereka sendiri. Pada hal ini mempunyai keuntungan dan kerugiannya yang akan di jelaskan di bab ini.

Keuntungan stelsel tarif :

- a. Oleh karena tempo pekerjaan lebih tinggi, maka produk dapat dinaikkan, hingga hasil pendapatan total dapat meningkat.
- b. Karena tempo pekerjaan lebih tinggi, maka alat-alat produksi tahan lama dipakai secara lebih intensif, hingga biaya-biaya tetap per produk menurun.

Kerugian stelsel tarif.

Kerugiananya adalah bahwa para pekerja tidak senantiasa setuju untuk bekerja berdasarkan suatu stelsel tarif. Disamping itu bila stelsel ini diterapkan, maka kualitas produk dapat berkurang, karena sering kali hal tersebut tidak begitu diperhatikan.

1) Upah berdasarkan *SLIDING SCALE*/skala upah indeks.

Pada upah berdasarkan *sliding scale*, upah berupa sesuai dengan harga hasil penjualan produk. Pada skala upah indeks perubahan upah didasarkan atas perubahan indeks biaya kehidupan sehari-hari. Tetapi perlu dikemukakan bahwa perubahan upah barulah terjadi, bila terdapat perbedaan sebanyak jumlah yang ditentukan terlebih dahulu.<sup>22</sup>

b. Perbedaan-perbedaan upah

Adapun sistem upah yang dipakai, jelaslah bahwa ada perbedaan-perbedaan yang cukup menyolok dalam tinggi rendahnya upah/gaji. Perbedaan tersebut ada yang wajar, ada yang tidak wajar, bahkan tidak adil.

Perbedaan-perbedaan yang wajar disebabkan karena;

- a) Perbedaan dalam prestasi kerja, karena bakat, pendidikan, pengalaman, keahlian, ketekunan.
- b) Perbedaan dalam berat tanggung jawab yang harus dipikul.

<sup>22</sup> Winardi, *Ilmu Ekonomi* (Bandung: Tarsito, 1988), 181-184.

- c) Perbedaan dalam beratnya pekerjaan dan besarnya resiko.
- d) Sebagai juga karena perbedaan daerah (desa/kota) dan lapisan sosial.

Akibat perbedaan upah yang tak wajar antara lain;

- a) Penyedotan tenaga kerja, dengan menawarkan upah yang lebih baik. Misalnya Jakarta menghisap tenaga-tenaga dari kota lain. Perusahaan asing menyedot tenaga-tenaga ahli dari perusahaan nasional.
- b) Pergantian tenaga kerja (*labor turn-over*) tinggi: tenaga yang baik mudah tergoda untuk pindah ke perusahaan lain dimana ia mendapat gaji/fasilitas lebih baik, sehingga perusahaan-perusahaan segan untuk membiayai pendidikan/latihan karyawan.
- c) Perasaan tak puas dalam masyarakat, karena perbedaan penghasilan yang terlalu menyolok dirasa bertentangan dengan keadilan, lebih-lebih kalau penghasilan besar diperoleh dengan jalan halal dan dipamerkan dengan gaya hidup mewah.<sup>23</sup>

Dalam buku lain mengatakan bahwa perbedaan upah itu dikenal sebagai menyamakan perbedaan (*equalizing differences*). Bahkan apabila semua pekerjaan sama daya tariknya, perbedaan upah tetap ada karena individu seperti dokter, auntan, juru tulis dan lain-lain amat berbeda dalam kapasitas, ketrampilan, latihan dan pendidikan. Oleh karena itu, tenaga kerja dimasukkan dalam kelompok tidak bersaing

<sup>23</sup> T. Gilarso, *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Mikro* (Yogyakarta: Kanisius, 1994), 61.

(*non competing groups*), masing-masing kelompok membutuhkan latihan yang berbeda dan menerima upah pula.<sup>24</sup>



---

<sup>24</sup> Dominick Salvatore, *Teori Dan Soal-Soal Prinsip-Prinsip Ekonomi* (Jakarta: Erlangga, 1984), 300.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Pendekatan dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif dipandang paling tepat digunakan karena dapat mendeskripsikan dan menganalisa tentang dampak keberadaan ojek online terhadap pendapatan sopir angkot di Kabupaten Jember.

Penelitian kualitatif menekankan realitas yang tersusun secara sosial, berupaya menemukan fakta yang sebenarnya di lapangan dengan apa sehingga memperjelas kompleksitas permasalahan dalam penelitian.

Pada dasarnya landasan teoritis dari penelitian kualitatif bertumpu secara mendasar *fenomenologi*. Karena itu pada bagian ini *fenomenologi* dijadikan sebagai dasar teoritis utama sedang yang lainnya yaitu interaksi simbiolik, kebudayaan *etnometodologi* dijadikan sebagai dasar tambahan yang melatarbelakangi secara teoritis penelitian kualitatif.<sup>25</sup>

Jenis penelitian ini penulis menggunakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang bermaksud untuk membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian. Tujuan penelitian deskriptif adalah untuk membuat pencandraan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat populasi.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakara, 2011), 11.

<sup>26</sup> Sumadi Suryabrata, *Metode Penelitian* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011), 75-76.

Melihat pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa dalam konteks penelitian ini, jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif akan mendeskripsikan dampak keberadaan ojek online terhadap pendapatan sopir angkot di Kabupaten Jember.

Pendekatan yang digunakan yaitu dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif deskriptif yaitu penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena, tentang apa yang dialami oleh peneliti, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, secara holistik dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.<sup>27</sup>

## **B. Lokasi penelitian**

Lokasi penelitian adalah tempat dimana penelitian dilakukan. Penetapan lokasi penelitian merupakan tahap yang sangat penting dalam penelitian kualitatif, karena dengan diterapkannya lokasi penelitian berarti objek dan tujuan sudah diterapkan sehingga mempermudah penulis dalam melakukan penelitian. Lokasi ini bisa diwilayah tertentu atau suatu lembaga tertentu dalam masyarakat. Untuk memperoleh data primer, lokasi penelitian dilakukan di Terminal Tawangalun, jembatan jompo sebelum Alun-alun, lampu merah Bayangkara dan di Jln Sultan Agung. Alasan peneliti mengambil lokasi tersebut karena terdapat banyak supir angkot yang berhenti menunggu penumpang.

---

<sup>27</sup> Ibid., 3.

### C. Subyek penelitian

Penentuan subyek penelitian ini menggunakan tehnik *purposive*. *Purposive* adalah tehnik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau mungkin dia sebagai penguasa sehingga akan memudahkan peneliti menjelajahi situasi sosial yang diteliti.<sup>28</sup>

Informan dalam sebuah penelitian memiliki peran yang sangat penting sebagai sumber informasi. Jadi, informan harus mempunyai banyak pengalaman tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Adapun yang dijadikan sebagai informan dalam penelitian, Peneliti menetapkan sebagai berikut:

1. Kepala sopir angkot
2. Anggota-anggota sopir angkot

### D. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Tanpa mengetahui tehnik pengumpulan data, maka peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar data yang ditetapkan. Pengumpulan data dapat dilakukan dalam berbagai *setting*, berbagai *sumber*, dan berbagai *cara*. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan tehnik pengumpulan data dengan tiga tehnik, yaitu:

---

<sup>28</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif R&D* (Bandung: Alfabeta, 2014), 219.



## 1. Observasi

Observasi sama dengan pengamatan. Pengamatan adalah salah satu alat penting untuk pengumpulan data dalam penelitian kualitatif. Mengamati berarti memperhatikan fenomena di lapangan melalui lima indra peneliti seringkali dengan instrument atau perangkat, dan merekamnya untuk tujuan ilmiah. Pengamatan tersebut didasarkan pada tujuan riset dan pertanyaan riset.<sup>29</sup>

Kemudian dalam hal ini, peneliti mendatangi langsung di Terminal, serta meminta izin dan kemudian melakukan pengamatan dengan mengikuti kegiatan sehari-hari supir angkot di Terminal, dengan melakukan pencatatan dan dokumentasi serta melakukan wawancara kepada supir angkot yang terkait dengan keberadaan ojek online dan juga pendapatannya. Adapun yang diamati oleh peneliti meliputi:

- a Kondisi obyek penelitian di Kabupaten Jember.
- b Pendapatan sopir angkot

## 2. Wawancara

Metode wawancara adalah metode pengumpulan data yang dijalankan dengan menggunakan tanya jawab langsung dengan lisan antara dua orang atau lebih. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Adapun tujuan metode Tanya jawab adalah agar peneliti memperoleh informasi lisan baik langsung maupun tidak langsung. Metode wawancara pada dasarnya dapat dibedakan menjadi dua yaitu

---

<sup>29</sup> John W Creswell, *Penelitian Kualitatif & Desain Riset* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015), 231.

interview langsung di mana penanya langsung berhadapan dengan informan dan interview tidak langsung yaitu di mana penanya mencari data dari hasil interview yang telah dilakukan sebelumnya.<sup>30</sup>

Penelitian ini menggunakan wawancara terstruktur. Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data, bila peneliti atau pengumpulan data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh. Oleh karena itu dalam melakukan wawancara, pengumpulan data telah menyiapkan instrument penelitian berupa pertanyaan-pertanyaan tertulis. Dari wawancara yang dilakukan peneliti menghasilkan:

- a Banyaknya jumlah sopir angkot.
- b Sebab-sebab menekuni tersebut.
- c Pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah adanya ojek online.

### 3. Dokumentasi

Studi dokumentasi yaitu mengumpulkan dokumen dan data-data yang diperlukan dalam permasalahan peneliti lalu ditelaah secara intens sehingga dapat mendukung dan menambah kepercayaan dan pembuktian suatu kejadian. Hasil observasi atau wawancara akan lebih kredibel/dapat dipercaya kalau didukung oleh dokumen yang terkait dengan fokus penelitian.<sup>31</sup> Adapun dokumentasi yang diperoleh adalah:

- a Letak geografis dan topografi Kabupaten Jember.
- b Sejarah berdirinya organisasi sopir angkot.

<sup>30</sup> Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakara, 2011), 11.

<sup>31</sup> Djam'an Satori & Aan Komariah, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: Alfabeta, 2014), 149.

- c Struktur organisasi sopir angkot.
- d Jumlah angkot di Kabupaten Jember.

### E. Teknik Analisis Data

Analisis data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensintesisikannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.<sup>32</sup>

Aktivitas dalam analisis data, yaitu: Reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan kesimpulan atau *conclusion drawing/verivication*.

#### 1. Reduksi Data (*data Reduction*)

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Sebagaimana kita ketahui reduksi data, berlangsung secara terus-menerus selama proyek yang berorientasi kualitatif berlangsung.

Reduksi data bukanlah suatu hal yang terpisah dari analisis. Ia merupakan bagian dari analisis. Pilihan-pilihan peneliti tentang bagaian data yang mana dikode, mana yang dibuang, pola-pola mana yang meringkas sejumlah bagian yang tersebar, cerita-cerita apa yang berkembang, semua itu merupakan pilihan-pilihan analisis. Reduksi data

---

<sup>32</sup> Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, 248.

merupakan suatu bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasi data dengan cara sedemikian rupa hingga kesimpulan-kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diverifikasi.

Secara sederhana dapat dijelaskan dengan data reduksi kita tidak perlu mengartikan sebagai kuantifikasi. Data kualitatif dapat disederhanakan dan ditransformasikan dalam aneka macam cara: melalui seleksi ketat, melalui ringkasana atau uraian singkat, menggolongkannya dalam satu pola yang lebih luas, dan sebagainya.<sup>33</sup>

## 2. Penyajian Data (*Data Display*)

Alur penting yang kedua dari kegiatan analisis adalah penyajian data. Kami membahas suatu pembagian sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Beraneka penyajian kita temukan dalam kehidupan sehari-hari mulai dari alat pengukur bensin, surat kabar, dan sampai layar komputer. Dengan melihat penyajian-penyajian kita akan dapat memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang harus dilakukan.<sup>34</sup>

Penyajian data dalam penelitian kualitatif bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan

---

<sup>33</sup> Matthew B Miles & A Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-Metode Baru* (Jakarta: UI Press, 1992), 16.

<sup>34</sup> *Ibid.*, 17.

sejenisnya. Penyajian data dalam penelitian kualitatif yang paling sering digunakan adalah dengan teks yang bersifat naratif.<sup>35</sup>

### 3. Menarik Kesimpulan atau *conclusion darwing / verivication*

Kegiatan analisis ketiga yang penting adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Dari permulaan pengumpulan data, seorang penganalisis kualitatif mulai mencari arti benda-benda, mencatat keteraturan, pola-pola, penjelasan, konfigurasi-konfigurasi yang mungkin, alur sebab akibat, dan proporsi.

Penarikan kesimpulan dalam pandangan kami, hanyalah sebagian dari satu kegiatan dari konfigurasi yang utuh. Kesimpulan-kesimpulan juga diverifikasi selama penelitian berlangsung. Verifikasi itu mungkin sesingkat pemikiran kembali yang melintas dalam pemikiran penganalisis selama ia menulis, suatu tinjauan ulang pada catatan-catatan lapangan, atau mungkin menjadi begitu seksama dan makan tenaga dengan peninjauan kembali serta tukar pikiran diantara teman sejawat untuk mengembangkan kesepakatan intersubjektif atau juga upaya-upaya yang luas untuk menempatkan salinan suatu temuan dalam seperangkat data yang lain.<sup>36</sup>

Kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupadeskriptif atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang atau

<sup>35</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif R & D* (Bandung: Alfabeta, 2014), 249.

<sup>36</sup> Matthew B.Miles & A.Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-Metode Baru* (Jakarta: UI Press, 1992), 16.

gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kasual atau interaktif.

#### **F. Teknik Keabsahan Data**

Keabsahan data merupakan konsep yang menunjukkan kesahihan data dalam penelitian. Untuk menguji keabsahan data yang diperoleh, peneliti menggunakan triangulasi. Triangulasi adalah teknik yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada.<sup>37</sup> Ada tiga teknik triangulasi, yaitu:

1. Triangulasi sumber, untuk menguji kredibilitas data, dilakukan dengan cara mengecek data yang diperoleh melalui beberapa sumber.
2. Triangulasi teknik, untuk menguji kredibilitas data, dilakukan dengan cara mengecek data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda.
3. Triangulasi waktu, waktu juga mempengaruhi kredibilitas data. Data yang dikumpulkan dengan teknik wawancara dipagi hari pada saat narasumber masih segar, belum banyak masalah, akan memberikan data yang lebih valid sehingga lebih kredibel.

Dalam penelitian ini teknik triangulasi yang digunakan adalah triangulasi sumber dan teknik. Triangulasi sumber untuk membandingkan berbagai pendapat atau pandangan dari beberapa sumber data atau informan. Sedangkan triangulasi teknik, yaitu membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara, serta membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

---

<sup>37</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif R & D*, 241

## G. Tahap-Tahap Penelitian

### 1. Pra lapangan

Pada tahap ini, kegiatan yang dilakukan penelitian adalah.<sup>38</sup>

- a. Menyusun rencana penelitian secara fleksibel (membuat desain penelitian)
- b. Memilih lapangan penelitian (menentukan dimana penelitian akan dilakukan)
- c. Mengurus perizinan untuk melakukan penelitian yang akan dilakukan
- d. Menjejak dan menilai lapangan (melakukan studi pendahuluan)
- e. Memilih dan memanfaatkan peserta penelitian (sumber data)
- f. Menyiapkan perlengkapan penelitian (menentukan dan membuat instrument penelitian)
- g. Memerhatikan etika penelitian.

### 2. Tahap Pekerjaan Lapangan

Pada tahap ini peneliti melakukan.<sup>39</sup>

- a. Memahami latar peneliti di mana peneliti harus membatasi latar penelitiannya dan menjaga penampilan. Peneliti kualitatif selalu tampil sederhana, paling tidak menyesuaikan diri dengan kondisi lapangan dan informan.

---

<sup>38</sup> Tohirin, *Metode Penelitian Kualitatif dalam Pendidikan dan Bimbingan Konseling: Pendekatan Praktis untuk Peneliti Pemula dan Dilengkapi dengan Contoh Transkrip Hasil Wawancara Serta Model Penyajian Data* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 55-56.

<sup>39</sup> Ibid., 56-57

- b. Pengenalan hubungan peneliti di lapangan. Meskipun peneliti harus akrab dengan informan atau anggota peneliti yang lain, peneliti harus mengetahui batas-batas hubungan antara dirinya dengan informan.
  - c. Jangka waktu penelitian. Peneliti harus menjelaskan kepada informan atau anggota penelitian beberapa lama penelitiannya akan dilakukan.
  - d. Memasuki lapangan (melakukan penelitian di lapangan dengan memerhatikan etika penelitian).
  - e. Keakraban hubungan. Peneliti harus bisa menjalin hubungan secara akrab dengan informan atau dengan anggota penelitian yang lain.
  - f. Mempelajari bahasa yang digunakan oleh anggota peneliti.
  - g. Pengarahan batas penelitian. Penelitian harus menjelaskan kepada anggota penelitian atau informan tentang batas-batas penelitian yang dilakukan.
  - h. Mencatat data. Ini dilakukan selama peneliti melakukan penelitian di lapangan.
3. Penyusunan penulisan laporan

Setelah mendapatkan data dari wawancara dan dokumentasi kemudian peneliti menuliskan laporan penelitian yang merupakan hasil dari penelitian tersebut. Penulisannya laporannya pun harus sistematis. Setelah itu laporannya pun diserahkan kepada pembimbing untuk diteliti dan direvisi peneliti apabila ada kekurangan atau kesalahan.



## **BAB IV**

### **PENYAJIAN DATA DAN ANALISIS**

#### **A. Gambaran Obyek Penelitian**

Objek penelitian skripsi ini adalah sopir angkot yang terletak di Kabupaten Jember. Adapun hasil yang diperoleh proses penelitian adalah sebagai berikut.

##### **1. Letak Geografis Kabupaten Jember**

Kabupaten Jember terletak di bagian timur tepatnya di wilayah Provinsi Jawa Timur, lokasinya sangat strategis sebab terdapat jalan arteri primer Surabaya – Banyuwangi. Di sebelah utara Kabupaten Jember berbatasan dengan Kabupaten Bondowoso dan Kabupaten Probolinggo, di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Lumajang, di sebelah timur berbatasan berbatasan dengan Kabupaten Banyuwangi, dan di sebelah selatan di batasi oleh Samudera Indonesia yang terdapat Pulau Nusa Barong. Luas wilayah Kabupaten Jember 3.293,34 Km<sup>2</sup>, dengan karakter topografi berbukit hingga pegunungan di sisi utara dan timur serta daratan subur yang luas kearah selatan.

Secara administratif wilayah Kabupaten Jember terbagi menjadi 31 kecamatan terdiri atas 28 kecamatan dengan 225 desa dan 3 kecamatan dengan 22 kelurahan. Kecamatan terluas di Kabupaten Jember adalah Tempurejo dengan luas 524,46 Km<sup>2</sup> atau 12,9% dari total luas wilayah

Kabupaten Jember. Kecamatan yang terkecil adalah Kaliwates, seluas 24,94 Km<sup>2</sup> atau 0,76%.

Kawasan lindung di Kabupaten Jember terdiri atas:

- a. Kawasan yang memberikan perlindungan di bawahnya yang berada di bagian timur;
- b. Kawasan perlindungan setempat yang berada di sempadan pantai selatan Jember (100 m), sempadan sungai/kali di seluruh Jember, Kawasan sekitar waduk, dan kawasan sekitar mata air;
- c. Kawasan suaka alam berada di Wisata Pantai Watu Ulo, Gunung Watangan, Taman Nasional Meru Betiri dan Pegunungan Hyang;
- d. Kawasan rawan bencana alam karena erosi tinggi berada di Kecamatan Arjasa, Patrang, Sumber Jambe, Mumbulsari, Kencong dan Wuluhan, dan kawasan rawan bencana alam karena hutan rusak berada di Kecamatan Silo dan Mumbulsari.

Kawasan budi daya terdiri dari:

- a. Pertanian tanaman pangan berada di seluruh kawasan kecuali kota;
- b. Perkebunan berada di lereng Gunung Argopuro dengan komoditi the, kopi, kakao, karet. Lereng Gunung Raung dengan komoditi kopi dan tembakau, kawasan tengah hingga selatan dengan komoditi tembakau, tebu dan kelapa;

- c. Perikanan laut terdapat di Kecamatan Gumukmas, Puger, Ambulu, Wuluhan dan Kencong. Perikanan darat terdapat di Kecamatan Rambipuji, Kalisat dan Bangsalsari;
- d. Pertambangan/Galian berada di Kecamatan Puger, Pakusari, Sumpersari, Kalisat, Wuluhan, Arjasa, Ledokombo dan Rambipuji;
- e. Hutan produksi berada di kawasan perbatasan dengan Bondowoso dan Banyuwangi;
- f. Industri kecil tersebar di setiap kecamatan, *error i* manufaktur berada di Kecamatan Rambipuji, panti, Balung, Jenggawah, Sumpersari dan Arjasa;
- g. Pemukiman berada di kawasan pusat kota dan setiap ibukota kecamatan.

## **2. Profil Sopir Angkot**

### **a. Sejarah Singkat Berdirinya Organisasi Sopir Angkot**

Organisasi sopir angkot telah berdiri sejak tahun 2003 yang didirikan oleh H. Asyanto, beliau adalah mantan Polantas Jember dan sekarang beliau sudah pensiun dua tahun. Sebelumnya beliau menjadi sebagai anggota sudah 17 tahun di paguyuban sopir angkot Koperasi Veteran, beliau selama jadi anggota tidak diberi kemudahan, meskipun armadanya punya beliau tetapi tidak ada biaya perawatan, Koperasi Veteran hanya mengingatkan waktu masa ngekir.

Dan pada tahun 2002 beliau mulai merintis usaha sendiri, dikarenakan ada yang mengasih modal pada beliau. Sejak tahun 2003 beliau mulai mempunyai armada sendiri, membeli armada punya

paguyuban D di koperasi Veteran dan dibalik nama atas nama beliau, sejak itulah beliau mempunyai armada angkutan kota dan beliau mempunyai Koperasi sendiri yaitu Koperasi Citra Mandiri. Pada tahun 2006 beliau terus memperbanyak armada angkutan kota dengan cara mencari orang yang mau menjual mobil, dan juga beliau membeli punya orang tapi belum lunas (oper kredit), setelah itu sama beliau langsung dibalik nama atas nama beliau. Armada angkutan kota H. Asyanto, sebelum adanya ojek online hingga sampai 53 unit, dan sekarang setelah adanya ojek online tinggal 22 unit. Banyak yang dijual karena menganggur tidak terpakai, sopir-sopir banyak yang berhenti dan pindah ke ojek online. Dulu sebelum adanya ojek online setorannya 90 sampai 100 ribu per unit, dan sekarang setelah ojek online beroperasi setorannya 50 sampai 60 ribu perunit armada.<sup>40</sup>

#### **b. Struktur Organisasi Sopir Angkot**

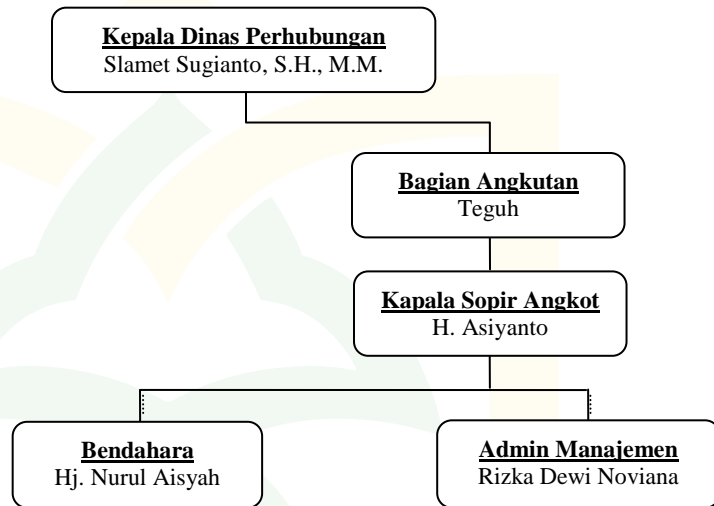
Struktur organisasi adalah bentuk dari rangkaian kinerja dan bentuk jalur intruksi antar lini. Dibawah ini akan digambarkan bagaimana bentuk struktur organisasi sopir angkot.

---

<sup>40</sup> H. Asyanto, Wawancara, Jember, 11 September 2018.

## Struktur Organisasi Sopir Angkot

Gambar 4.1



\*keterangan :  
 — Garis komando  
 ..... Garis koordinasi

### c. Sopir Angkot Kabupaten Jember

Kabupaten Jember dalam rangka menyediakan jasa transportasi bagi masyarakat memiliki macam-macam angkutan, salah satunya yaitu angkutan kota. Sistem angkutan kota merupakan subsistem dari jasa angkutan umum di Kabupaten Jember yang merupakan hal terpenting dalam perkembangan perekonomian dan pendapatan sopir angkot di Kabupaten Jember. Trayek yang digunakan para sopir angkot di Kabupaten Jember yaitu mengikuti kode jalur jurusan seperti kode A, kode B, kode C, kode D, dan lainnya. Jumlah kendaraan angkutan kota yang beroperasi terus mengalami penurunan, data yang di peroleh dari

dinas perhubungan pada tahun 2018 angkutan kota mencapai 306 armada kendaraan dan yang beroperasi 207 armada kendaraan. Untuk mengetahui lebih jelasnya tentang jumlah kendaraan angkutan kota dan kode jalur jurusan angkutan kota yang beroperasi pada tahun 2018 dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.1**  
**Trayek Angkutan Kota di Kabupaten Jember**

No.	RUTE	JURUSAN	Panjang	Jumlah	Operasi
			Rute (KM)		
1	2	3	4	5	
1	A	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term.T. Alun - Jl.Brawijaya -            Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah Mada -            Jl.Sultan Agung - Jl. Sudarman -            Jl.Wijaya Kusuma- Jl.PB.Sudirman -            Jl.M.Seruji - Jl.Slamet Riadi -            Jl.Supriadi - Jl. S.Agung - Term.            Arjasa</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term.Arjasa-Jl. S. Agung -</p>	17	32	26

		Jl.Supriadi-Jl.Slamet Riadi- Jl.M.Seruji-Jl.PB.Sudirman- Jl.A.Yani-Jl.Trunojoyo- Jl.Cokroaminoto-Jl.Gajah Mada- Mangli-Terminal Tawang Alun			
2	B	<b>Berangkat :</b> Term.T. Alun – Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. Melati – Jl. Kenanga – Jl. St. Agung – Jl. Sudarman - Jl. PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Jl. Slamet Riyadi- Jl. Supriyadi – Jl. S.Agung - Terminal Arjasa. <b>Kembali :</b> Terminal Arjasa – Jl. S. Agung - Jl. Supriyadi - Jl. Slamet Riyadi – Jl. M. Seruji – Jl. PB. Sudirman – Jl. A.Yani – Jl Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Brawijaya - Term. T. alun.	18	31	28
3	C	<b>Berangkat :</b>	15	18	16

		<p>Term. T.Alun - Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. Mawar Jl. Nusa Indah - Jl. Dr. Soebandi - Perumnas.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Perumnas - Jl. dr. Soebandi – Jl. Nusa Indah – Bhayangkara - Jl. PB. Sudirman – Jl. A.Yani – Jl Trunojoyo – Jl. Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Brawijaya – Term.T. alun</p>			
4	D	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term.T. Alun - Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. St. Agung – Jl. Sudarman – Jl. Wijaya Kusuma - Jl. PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Mastrip – Jl. Kalimantan - Jl. Jawa - Jl. Karimata – Jl. Letjen. S. Parman – Jl. Letjen. Katamso - Term. Pakusari.</p> <p><b>Kembali :</b></p>	19	36	30



		<p>Term. Pakusari- Jl. Letjen. Katamso –          Jl. Letjen. Haryono –Jl. Letjen. S.          Parman - Jl. Karimata – Jl. Jawa - Jl.          Kalimantan – Jl. Mastrip – Jl. PB.          Sudirman - - Jl. A.Yani – Jl          Trunojoyo – Jl. Cokro Aminoto - Jl.          Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl.          Brawijaya – Term. T. alun.</p>			
5	E	<p><b>Berangkat :</b>          Term. T. Alun – Jl. Brawijaya- Jl.          Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl.          St. Agung – Jl. Sudarman - Jl. A. Yani          – Jl. Letjen Panjaitan – Jl. Letjen S.          Parman – Jl. Letjen. MT. Hariyono -          Jl. Letjen Katamso -Term. Pakusari.  <b>Kembali :</b>          Term. Pakusari- Jl. Letjen. Katamso –          Jl. Letjen. MT.Haryono –Jl. Letjen. S.          Parman – Jl.Letjen. Panjaitan – Jl.          A.Yani – Jl Trunojoyo – Jl.</p>	16	32	25

		Cokroaminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Brawijaya – Term. T. alun.			
6	G	<b>Berangkat :</b> Term.T Alun – Jl. Brawijaya - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. St. Agung – Jl. Sudarman - Jl. A. Yani – Jl. Letjend Suprpto - Jl. Jend. Basuki Rahmat – Jl. Gladak Pakem – Jl. MH.Thamrin – Term. Ajung. <b>Kembali :</b> Term. Ajung - Jl. MH. Thamrin – Jl. Gladak Pakem - Jl. Jend. Basuki Rahmat – Jl. Letjen Suprpto - Jl. A.Yani – Jl Trunojoyo – Jl. Cokro Aminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Brawijaya –Term. T. alun	18	42	24
7	H	<b>Berangkat :</b> Term. T. Alun – Jl. Brawijaya - Jl.	20	10	9

		<p>Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. St. Agung – Jl. KH.Siddiq – Jl. KH. Agus Salim – Jl. Teuku Umar – Jl. Letjen. Sutoyo – Jl. Kutai – Jl. Yos Sudarso -Jl. Letjen. Katamso - Term. Pakusari.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term. Pakusari – Jl. Letjend. Katamso – Jl. Yos Sudarso - Jl. Kutai - Jl. Letjen. Sutoyo – Jl. Teuku Umar – Jl. Agus Salim – Jl. KH. Siddiq – Jl. Cokro Aminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Brawijaya – Term. T. Alun</p>			
8	K	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term. Arjasa – Jl. S. Agung-Jl. Supriyadi – Jl. Slamet Riyadi - Jl. M. Seruji Jl. Mastrip – Jl. Kalimantan – Jl. Jawa - Jl. Karimata – Jl. Letjen. S. Parman – Jl. Letjen MT.Haryono – Jl.Letjen. Katamso – Term. Pakusari.</p>	15	18	10

		<p><b>Kembali :</b></p> <p>Term. Pakusari - Jl. Letjen. Katamso          – Jl. Letjen MT. Haryono – Jl. Letjen.          S. Parman – Jl. Karimata – Jl. Jawa -          Jl. Kalimantan – Jl. Mastrip – Jl. M.          Seruji – Jl. Slamet Riyadi- Jl          Supriyadi - Jl. S. Agung –          Term. Arjasa.</p>			
9	L	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term.T. Alun – Jl. Brawijaya - Jl.          Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl.          Melati – Jl. Manggar – Jl.          Cinderawasih – Jl. dr. Soebandi – Jl.          Slamet Riyadi – Jl. Supriyadi – Jl. S.          Agung - Term. Arjasa.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term. Arjasa – Jl. S. Agung - Jl.          Supriyadi – Jl.Slamet Riyadi – Jl. dr.          Soebandi – Jl. Cinderawasih – Jl.          Manggar – Jl. Melati - Jl. Gajah          Mada ( putar depan KFC) – Jl. Hayam</p>	18	7	2

		Wuruk - Jl. Brawijaya – Term T. Alun			
10	N	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term. Ajung - Jl. MH. Thamrin - Jl. Otista – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. St. Agung – Jl. Sudarman – Jl. Wijaya Kusuma - Jl. PB. Sudirman – Jl. M Seruji – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Supriyadi – Jl. S.Agung - Term. Arjasa.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term. Arjasa - Jl. S. Agung - Jl. Supriyadi - Jl. Slamet Riyadi –Jl. M Seruji – Jl. PB. Sudirman – Jl. A. yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokro Aminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Otista – Jl. MH. Thamrin - Term. Ajung</p>	17	14	6
11	O	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term. Ajung - Jl. MH. Thamrin - Jl. Otista - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada – Jl. Melati – Jl. Kenanga – Jl.</p>	18	14	10

		<p>St. Agung - Jl. Sudarman – Jl. PB. Sudirman – Jl. M. Seruji – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Supriyadi – Jl. S. Agung - Term. Arjasa.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term. Arjasa - Jl. S Agung - Jl. Supriyadi - Jl. Slamet Riyadi – Jl. M.Seruji – Jl. PB. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. Trunojoyo – Jl. Cokro Aminoto – Jl. Gajah Mada – Jl. Hayam Wuruk - Jl. Otista – Jl. MH. Thamrin - Term. Ajung</p>			
12	P	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term.Ajung - Jl. MH. Thamrin - Jl.Otista - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah Mada - Jl.St.Agung - Jl.Mawar - Jl.Nusa Indah - Jl.dr. Soebandi - Jl.Srikaya - Perumnas Patrang</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Perumnas Patrang - Jl.Srikaya - Jl.dr.Soebandi - Jl.Nusa Indah -</p>	15	10	3

		<p>Bhayangkara - Jl.PB.Sudirman -          Jl.A.Yani - Jl.Trunojoyo -          Jl.Cokroaminoto - Jl.Gajah Mada -          Jl.Hayam Wuruk - Jl.Otista - Jl. MH.          Thamrin - Term.Ajung</p>			
13	Q	<p><b>Berangkat :</b>          Term.Ajung - Jl. MH. Thamrin -          Jl.Otista - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah          Mada - Jl.St.Agung - Jl.Wijaya          Kusuma - Jl.PB.Sudirman -          Jl.Moch.Seruji - Jl.Mastrip -          Jl.Kalimantan - Jl.Jawa - Jl.Karimata -          Jl.S.Parman - Jl.MT.Haryono -          Jl.Katamso - Term.Pakusari</p> <p><b>Kembali :</b>          Term.Pakusari - Jl.Katamso -          Jl.MT.Haryono - Jl.S.Parman -          Jl.Karimata - Jl.Jawa - Jl.Kalimantan -          Jl.Mastrip - Jl.Moch.Seruji -          Jl.PB.Sudirman - Jl.A.Yani -</p>	19	12	7

		Jl.Trunojoyo - Jl.Cokroaminoto - Jl.Gajah Mada - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Otista - Jl. MH. Thamrin - Term.Ajung			
14	R	<b>Berangkat :</b> Term.Ajung - Jl. MH. Thamrin - Jl.Otista - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah Mada - Jl.St.Agung - Jl.A.Yani - Jl.Panjaitan - Jl.S.Parman - Jl.MT.Haryono - Jl.Katamso - Term.Pakusari <b>Kembali :</b> Term.Pakusari - Jl.Katamso - Jl.MT.Hariyono - Jl.S.Parman - Jl.Panjaitan - Jl.A.Yani - Jl.Trunojoyo - Jl.Cokroaminoto -Jl.Gajah Mada - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Otista - Jl. MH. Thamrin - Term.Ajung	16	15	9
15	T	<b>Berangkat :</b> Term.Ajung - Jl. MH. Thamrin - Jl.Otista - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah	18	6	0



		<p>Mada - Jl.Melati -Jl.Manggar -          Jl.Cendrawasih - Jl.dr.Soebandi -          Jl.Slamet Riadi - Jl.Supriadi - Jl. S.          Agung - Term.Arjasa.</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term.Arjasa - Jl. S.Agung -          Jl.Supriadi - Jl.Slamet Riadi -          Jl.dr.Soebandi -Jl.Cendrawasih -          Jl.Manggar - Jl.Melati - Jl.Gajah          Mada (Putar KFC) - Jl.Hayam Wuruk          - Jl.Otista - Jl. MH. Thamrin -          Term.Ajung.</p>			
16	V	<p><b>Berangkat :</b></p> <p>Term.Tw.Alun - Jl.Brawijaya -          Jl.Otista - Jl. HM. Thamrin -          Term.Ajung</p> <p><b>Kembali :</b></p> <p>Term.Ajung - Jl. MH. Thamrin -          Jl.Otista - Jl.Brawijaya -          Term.Tw.Alun</p>	5	7	2
17	AT	<b>Berangkat :</b>	16	2	0

Term.Tw.Alun - Jl.Brawijaya - Jl.Hayam Wuruk - Jl.Gajah Mada - Jl.St.Agung - Jl.PB.Sudirman - Jl.Mastrip - Jl.Danau Toba - Jl.Tawang Mangu - Jl.Supriadi - Jl. S.Agung -Term.Arjasa			
<b>Kembali :</b>			
Term.Arjasa-Jl. S. Agung - Jl.Supriadi-Jl.Tawang Mangu- Jl.Danau Toba-Jl.Mastrip - Jl.PB.Sudirman-Jl.A.Yani- Jl.Trunojoyo-Jl.Cokroaminoto- Jl.Gajah Mada-Jl.Hayam Wuruk- Jl.Brawijaya-Term.Tw.Alun			
<b>Jumlah Total</b>		<b>306</b>	<b>207</b>

**Sumber data:** Dinas Perhubungan, 2018

Berdasarkan hasil data Dinas Perhubungan diatas, dapat disimpulkan dari jumlah angkutan kota yaitu; 306 armada kendaraan, sedangkan yang beroperasi 207 armada kendaraan.

## **B. Penyajian dan Analisis Data**

Penggunaan metode penelitian yang berupa observasi, wawancara dan juga dokumentasi menghasilkan beberapa data. Setelah pengumpulan data selesai, kemudian lanjut kepada analisis data yang dilakukan secara interaktif. Penyajian data beserta analisis data peneliti dapatkan dari hasil penelitian di lingkungan sekitar Terminal Tawangalun Kecamatan Rambipuji Kabupaten Jember. Data yang diperoleh berdasarkan hasil dari observasi di lingkungan sekitar Terminal Tawangalun Kecamatan Rambipuji Kabupaten Jember, wawancara terhadap masyarakat sekitar Terminal Tawangalun, Ketua sopir angkot dan juga para anggota sopir angkot di Kabupaten Jember, tentang sesuatu yang terdapat dalam fokus penelitian skripsi ini, dan juga melalui dokumen-dokumen dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

Adapun fokus penelitian, serta penyajian dan analisis data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1. pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember.**
  - a. Tarif angkot mengalami penurunan orderan/pangkalan sewa.
  - b. Pendapatan setoran sopir angkot berkurang setiap hari sehingga pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai dan perusahaan terancam bangkrut.

- c. Adanya aksi demo yang dilakukan oleh para sopir angkot di depan Kantor Pemkab Kabupaten Jember, yang membuat keriuhan serta konflik dan menuntut di tutupnya transportasi yang berbasis online.
- d. Karyawan angkutan kota terancam pengangguran.

Angkutan yang berbasis aplikasi atau ojek online sudah menguasai dan merambat ke segala titik daerah beroperasi pendapatan dan setoran bersumber dari konsumen langsung adanya online, yang di tuju yaitu; terminal, stasiun, kampus, sekolahan dan tempat pusat pembelanjaan. Mereka mengenakan tarif murah tetapi berdasarkan SK dari pemerintah. Sedangkan regulasi kelayakan pengoperasian mereka belum di izinkan.

Salah satu masyarakat terminal tawangalun yang berprofesi sebagai pencari penumpang angkutan umum dan tukang pijat keliling diterminal tawangalun Kabupaten Jember. hal ini sesuai dengan pernyataan dari tukang pijat yang bernama Bapak Mansit:

*“Lek mbiyen le sak durung e enek ojek online neng Jember penak, golek penumpang penak le. Tapi lek saiki le, angel golek penumpang mulai onok ojek online. Wong-wong podo mileh ojek online, lah diklik hapene langsung muncul rego tarif e le, lek sido engko langsung disusol iku nang omah e opo lokasine. Aku le masio guduk sopir angkot wes paham, lah wong aku nang terminal tawangalun iki le mulai ket cilik an ku, yo wes ngunu kui le nggolek rezeki kudu di tlateni. Lah wingi iki le tanggal 6 dino senin kae sopir angkot podo demo yo masalah ojek online iki le, sopir-sopir podo gemberah semenjak onok ojek online iki le, ojek online iku sembarangan lek nyusul penumpang le padahal wes onok wilayahe seng gak oleh dileboni ojek online, tapi yo sek panggah dileboni koyok to terminal karo stasiun. aku yo milu-milu kangelan pisan golek penumpang, lek ngene iki oleh duwit e rodok seret le. Tapi lek saiki wes rodok penak*

*an lah le, gak koyok wingi-wingi nane. Emboh jarene wong-wong sopir iki apene demo maneh le tapi emboh gak ngerti kapan”.*<sup>41</sup>

(kalau dulu dek sebelum ada ojek online di Jember enak, cari penumpang enak dek. Tapi kalau sekarang dek, sulit cari penumpang semenjak ada ojek online. Orang-orang semua lebih memilih ojek online, kalau diklik aplikasinya itu langsung muncul harga tarifnya dek, kalau jadi nanti itu langsung di jemput sama *driver* ojek onlinenya dirumah atau dilokasi tersebut. Saya dek meskipun bukan sopir angkot sudah paham, lah saya diterminal Tawangalun sini mulai dari kecil dek, ya begitulah dek cari rezeki harus ditekuni. Hari senin tanggal 6 kemarin ini dek para sopir angkot semua demo, ya masalah ojek online ini dek, sopir-sopir semua kesal semenjak adanya ojek online itu dek, ojek online itu sembarangan kalau menjemput penumpang dek padahal sudah ada wilayah yang tidak boleh dimasuki ojek online, tapi ya tetap di masuki contohnya seperti terminal dan stasiun. saya ya juga ikut kesulitan juga cari penumpang, kalau gini dapat uangnya agak sulit dek. Tapi kalau sekarang agak mendingan dek nggak kayak kemarin-kemarnnya. Gak tau katanya orang-orang sopir angkot ini mau diadakan demo lagi, gak tau kapan itu dek).”

Keresahan para sopir angkot didalam terminal dan stasiun merasakan kalaau ojek online bukan salah satu transpotasi yang mempunyai regulasi untuk mengambil penumpang di sembarang tempat setidaknya tidak memasuki wilayah terminal atau stasiun karena sudah bagiannya masing-masing dari setiap pengendara angkutan.

Hasil wawancara dengan sopir angkot yang bernama Bapak waluyo, beliau mengatakan bahwa:

*“Ya kadung diomong cukup, ya cukup. Penting kebutuhan dino-dino biso kecukupi, kan ya wes piye meneh le, kerjo ngeneki ya golekne anak bojo. Tapi mulai enek ojek online iku le penghasilanku mudon nemen, biasane sedino iku Rp 100.000 lek saiki malah Rp 40.000 le. Neng omah kebutuhan e yo akeh, durong anak seng njaluk sangu*

<sup>41</sup> Mansit, *Tukang Pencari Penumpang Dan Pijat Keliling Terminal Tawangalun Wawancara (Jember, 8 Agustus 2018).*

*sekolah, urong bukune, wes sembarang le macem-macem kebutuhan e, kebutuhan e akeh pemasukan e gak enek le. Wingi iki wong-wong sopir angkot podo demo pas tanggal 6 agustus iki, yo masalah onok ojek online iki le, lek ojek online terus operasi ngene le piye nasib e sopir-sopir angkot, iki ae wong-wong wes onok leren gak dadi sopir maneh golek kerjoan liyo le. Lek aku ape golek kerjoan liyo yo ape kerjo opo, golek kerjoan saiki angel le lek gak nggawe ijasah, lah aku mek tamatan SD”.*<sup>42</sup>

(Ya kalau dibilang cukup, ya cukup. Penting kebutuhan sehari-hari bisa tercukupi, ya mau gimana lagi dek, kerja begini ya untuk anak dan istri. Tapi mulai adanya ojek online itu dek penghasilanku menurun drastis, biasanya sehari itu dapat Rp 100.000, sekarang cuma dapat Rp 40.000 dek. Dirumah ya kebutuhannya banyak, belum anak minta uang saku sekolah, belum bukunya ya macem-macem banyak kebutuhannya tapi gak ada pemasukan dek. Kemarin ini orang-orang sopir angkot pada demo waktu tanggal 6 agustus ini, ya masalah ojek online ini dek, kalo ojek online terus operasi begini dek, gimana nasib para sopir angkot, ini aja orang-orang sudah ada yang berhenti jadi sopir, cari kerja lain dek. Kalo saya dek maucari kerja lain yam au kerja apa, cari kerja sekarang susah dek kalo nggak pakek ijasah, saya cuma tamatan SD).

Hasil dari wawancara tersebut mengungkapkan bahwa dengan kehadirannya transportasi yang berbasis aplikasi online berdampak pada penurunan pendapatan para sopir angkot, yang dulunya sehari Rp 100.000 tetapi sekarang perhari Rp 40.000, dan juga karyawan angkutan kota terancam pengangguran. Untuk itu para sopir angkot mengadakan aksi demo di depan Kantor Pemkab Jember.

Wawancara yang diungkapkan oleh sopir angkot yang bernama pak pri:

*“Sepi saiki gak koyok mbiyen dek, sak urung e onok ojek online mbiyen rame, setoran e Rp 90.000 sampek Rp 110.000, lek saiki setoran e Rp 50.000 sampek Rp 60.000. Lek mbiyen oleh e seng sak*

<sup>42</sup> Waluyo, Wawancara, Jember, 12 Agustus 2018.

*urung e onok ojek online iku yo Rp 100.000 sampek Rp 150.000 iku, saiki mudon nemen mergo onok ojek online oleh e yo Rp 40.000 sampek Rp 50.000 iku wes saiki dek, yo cukuplah gawe keluarga mbendinone, tapi yo asline yo ora cukup tapi yo dicukup2 ne jeneng e rezeki wes onok seng ngatur”<sup>43</sup>.*

(Sepi sekarang tidak seperti dulu dek, sebelumnya ada ojek online dulu rame, setorannya Rp 90.000 sampai Rp 110.000, kalo sekarang setorannya Rp 50.000 sampai Rp 60.000. Kalau dulu dapatnya sebelum adanya ojek online itu ya Rp 100.000 sampai Rp 150.000 itu, sekarang menurun semenjak adanya ojek online dapatnya ya Rp 40.000 sampai Rp 50.000 itu sudah sekarang dek, ya cukuplah untuk keluarga setiap harinya, tapi ya aslinya ya tidak cukup tapi ya dicukup-cukupin namanya rezeki sudah ada yang mengatur).

Wawancara dengan sopir angkot yang menolak kehadiran ojek online

Bapak Tohari, mengatakan:

“semua yang berbasis online itu atau perusahaan yang yang mengelola aplikasi online itu harus ikut aturan pemerintah dan harus mempunyai regulasi, murah dan cepat di situ keunggulannya angkutan itu di sisi lain kita tidak tau dampaknya karena mereka sifatnya individual tidak terkait. Tidak ada juga kontribusi dari pemerintah ini, dan ancaman pendapatan untuk angkutan *konvensional* termasuk angkutan massal taxi ikut juga merosot sehingga konsumen yang awalnya tertarik konvensional kemudian beralih ke online itu sangat merugikan, kenapa demikian itu tadi konsumen lebih akhirnya angkutan konvensional turun pendapatannya dan kurang pun kontribusi untuk pemerintah. Pemerintah harus lebih tegas lagi karena demo kemarin yang kami lakukan adalah peringatan pertama”<sup>44</sup>.

Membahas persaingan transportasi angkutan di kota Jember memang tidak ada habisnya, apa lagi kemunculan angkutan online yang berbasis aplikasi ini memikat hati masyarakat karena harganya yang murah dan cepat, tapi disisi lain sangat banyak pihak yang menolak dari angkutan online yang

<sup>43</sup> Pri, Wawancara, Jember, 16 Agustus 2018.

<sup>44</sup> Tohari, Wawancara, Jember, 18 Agustus 2018.

tidak terregulasi serta izin beroperasi ini. Mereka merasa dirugikan karena kemunculan angkutan online tidak mengikuti aturan UUD transportasi yang telah ada dan jaminan keselamatan penumpang yang bisa membahayakan transportasi dan pengguna jalan yang ada di jalan raya.

Hasil dari wawancara oleh sopir angkot yang bernama bapak Purgito mengatakan:

“Sekarang sudah jaman modern ada ojek online dek, tinggal tinggal kontak minta jemput datang, sulit mau cari penumpang sekarang dek, sedangkan dirumah kebutuhannya banyak tapi pemasukannya sedikit kadang sehari Rp 40.000, Rp 60.000 bersihnya itu sudah dek”<sup>45</sup>

Dari hasil wawancara di atas dapat peneliti simpulkan bahwasanya ada perbedaan pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah adanya ojek online, sangat mengalami penurunan yang awalnya dapat Rp 100.000 sekarang Rp 60.000, Rp 50.000 ada juga yang pernah sampai dapat Rp 40.000. Penyebab adanya ojek online para sopir angkot sebagian besar juga mengikuti demo di depan Kantor Pemkab Jember yang dilaksanakan pada hari senin 6 Agustus 2018.

## **2. Solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot.**

Merabahnya transportasi online di Kabupaten Jember seperti taksi online dan ojek online, membuat sopir angkot kehilangan pendapatan. Para sopir angkot mengadakan demo di depan kantor Pemkab Kabupaten Jember, yang membuat kericuhan serta konflik dan menuntut di tutupnya transportasi

---

<sup>45</sup> Purgito, Wawancara, Jember, 23 Agustus 2018.



yang berbasis online tersebut. Setelah demo selesai, ojek online atau angkutan online mengadakan deklarasi damai dengan angkutan konvensional dilaksanakan di markas kepolisian pada tanggal 8 agustus 2018.

Ada delapan butir deklarasi, di poin ke empat disebutkan; kendaraan angkutan online, baik roda dua dan roda empat, dilarang mengambil penumpang dan tidak mangkal di terminal, stasiun, rumah sakit, pangkalan ojek di sepanjang trayek angkutan kota, bandara, dan halte angkutan umum konvensional (halte SMP Negeri 2 Jember, halte depan Lippo Mall, halte depan Kodim 0824) dalam radius 300 meter.

Di poin kelima; angkutan online dapat mengambil penumpang dan tidak boleh mangkal di sekolahan dalam wilayah kecamatan sumbersari, kaliwates, dan patrang. Angkutan online roda dua dan empat tidak boleh mengangkut penumpang dengan cara offline atau tanpa aplikasi.

Khusus angkutan taksi konvensional yang menggunakan system aplikasi online, dilarang menghidupkan aplikasi di stasiun Jember kota dalam radius 300 meter. Selain itu, angkutan online roda empat diwajibkan memasang stiker sebagai tanda identitas. Jumlah armada mereka harus sesuai dengan kuota yang telah ditentukan dan wajib mematuhi serta melaksanakan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017. Ini peraturan mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan bermotor umum tidak dalam trayek.

Deklarasi ini ditandatangani oleh perwakilan paguyupan angkutan konvensional Pintar, perwakilan ojek pangkalan, perwakilan angkutan online roda empat, dan perwakilan angkutan online roda dua. Deklarasi damai ini disaksikan Kepala Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Jember Ajun Komisaris Priango Perlindungan Malau, Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Lalu Lintas dan Angkuta Jalan Jember Pengelola Dalop Arjasa M. Noerchamim, dan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Leon Lazuardi.<sup>46</sup>

Sejak itulah dikeluarkan peraturan bagi ojek online oleh pemerintahan daerah di Kabupaten Jember dan disahkan pada tanggal 13 agustus 2018, yang menjadi solusi bagi sopir angkot untuk meningkatkan pendapatannya. Hasil wawancara dari sopir angkot yang bernama bapak Misdar mengatakan;

*“Yo gak rame yo gak sepi yo mendingan lah, timbangan e seng sak durung e onok peraturan gawe ojek online iku. Lek saiki yo rodok mendingan tapi yo gak iso rame koyok mbiyen maneh, lek oleh e seng saiki seng mari onok peraturan yo rodok mendingan Rp 70.000 Rp 80.000 iku wes dek”.*<sup>47</sup>

(Ya tidak ramai ya tidak sepi ya lumayan lah, ketimbang sebelum adanya peraturan bagi ojek online itu. Kalau sekarang ya agak lumayan tapi ya tidak bisa ramai kayak dulu lagi, kalau dapatnya sekarang setelah adanya peraturan ya agak lumayan Rp 70.000 Rp 80.000 itu sudah dek).

Wawancara dari sopir angkot yang bernama bapak sodik mengatakan;

<sup>46</sup>[http://m.beritajatim.com/politik\\_pemerintahan/336000/gerakan\\_ojol\\_semakin\\_terbatas\\_di\\_Jember.html](http://m.beritajatim.com/politik_pemerintahan/336000/gerakan_ojol_semakin_terbatas_di_Jember.html). Diakses Pada Tanggal 12 September 2018.

<sup>47</sup> Misdar, Wawancara, Jember, 28 Agustus 2018.

“Tidak bisa sudah, mau *ramai* gimana, ojek online aja masih beroperasi. Kalo di tutup perusahaannya baru bisa ramai mas, tapi ya sekarang lumayan sudah mas, semenjak ada peraturan baru itu pendapatannya saya agak naik, ketimbang sebelum ada peraturan. Biasanya itu Rp 50.000 kadang pernah sampai Rp 40.000 sehari mas, tapi kalo sekarang agak lumayan sudah sehari Rp 60.000 Rp 80.000, itu sudah kepotong uang makan sama bensin”.<sup>48</sup>

Dari pernyataan di atas, menyatakan bahwa dengan adanya solusi bagi para sopir angkot untuk meningkatkan pendapatannya, cukup membantu untuk kebutuhan sehari-hari keluarganya, meskipun tidak seperti yang dulu sebelum adanya ojek online di Kabupaten Jember.

Hal ini juga sesuai dengan hasil wawancara salah satu sopir angkot, bapak Lasiman mengatakan bahwa;

“Sulit sekarang dek cari penumpang, ya semenjak ada ojek online itu. Tapi sekarang agak lumayan sudah semenjak setelah ada demo kemarin itu dek, biasanya dapatnya Rp 50.000, Rp 40.000. Tapi setelah adanya demo pendapatan saya sehari Rp 60.000 kadang juga sampai Rp 80.000, lumayan sudah sekarang dek. Ya cukup lah untuk keperluan keluarga di rumah dek”.<sup>49</sup>

Hasil wawancara dari sopir angkot yang bernama bapak Darmaji mengatakan;

“Yo ngene iki kudu sabar mas golek penumpang, nggawe ojek online saiki pancen e luweh penak, wong-wong saiki yo roto-roto podo mileh ojek online mas timbangan e angkutan, sepi saiki mas tapi lek sak marine onok peraturan anyar iki rodok lumayan, ra ketan siji loro di tlateni mas, gawe keperluan keluarga karo sangu nyekolahne anak, yo sedino biasane iku onok lek Rp 70.000 kadang iso sampek Rp 90.000 lek pas rezekine, yo seng penting ditlaten mas rezeki opo jare seng kuoso”.<sup>50</sup>

<sup>48</sup> Sodik, Wawancara, Jember, 30 Agustus 2018.

<sup>49</sup> Lasiman, Wawancara, Jember, 3 September 2018.

<sup>50</sup> Darmaji, Wawancara, Jember, 6 September 2018.

(Ya begini ini harus sabar mas cari penumpang, menggunakan ojek online sekarang memang lebih enak, orang-orang sekarang ya rata-rata pada memilih ojek online mas ketimbang angkutan, sepi sekarang mas tapi kalau setelah adanya peraturan baru ini agak lumayan, ya satu dua di tekuni mas, untuk keperluan keluarga dan uang jajan sekolah anak, ya sehari biasanya itu ada kalau Rp 70.000 kadang bisa sampai Rp 90.000 kalau pas rezekinya, ya yang penting ditekuni mas rezeki apa katanya yang kuasa).

Dari hasil observasi dan wawancara yang telah peneliti lakukan. Bahwasannya di sahkannya peraturan baru bagi ojek online yang menjadi solusi para sopir angkot untuk meningkatkan pendapatan. Yang awalnya hanya Rp 40.000 sampai Rp 50.000 perhari, tetapi pendapatan mereka bisa bertambah lebih dari itu hingga mencapai Rp 80.000 perhari setelah adanya peraturan tersebut.

**Tabel 4.2**  
**Temuan Penelitian**

<b>NO</b>	<b>Fokus</b>	<b>Temuan</b>
1	Bagaimana pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember?	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Dapat memenuhi kebutuhan keluarga.</li> <li>b. Dapat mensejahterakan keluarga.</li> <li>c. Dapat menyisihkan uang untuk ditabung demi mencukupi kebutuhan yang mendatang.</li> <li>d. Sopir angkot mengalami penurunan orderan/pangkalan sewa.</li> <li>e. Pendapatan setoran sopir angkot berkurang setiap hari sehingga pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai target dan perusahaan terancam bangkrut.</li> <li>f. Pendapatan sopir angkot sangat mengalami penurunan, yang awalnya perhari dapat 90 % namun sekarang semenjak adanya gojek perhari dapat 60, 50 % ada juga yang pernah sampai dapat 40 % perhari.</li> </ul>

2	Bagaimana solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot?	<ol style="list-style-type: none"> <li>a. Dilakukannya Deklarasi Damai antara para <i>driver</i> ojek online dan sopir angkot pada tanggal 13 agustus 2018.</li> <li>b. Revitalisasi pada angkutan kota seperti: meningkatkan etika, disiplin lalu lintas di jalan raya dan perbaikan layanan.</li> <li>c. Memperbaiki armada angkutan kota seperti: memperbarui cat dan memberi variasi-variasi agar terlihat menarik.</li> <li>d. Memperbaiki fasilitas armada seperti: tempat duduk, kebersihan ruangan dan keharuman.</li> <li>e. Memberikan pelayanan dengan baik kepada penumpang.</li> </ol>
---	---	---

Sumber: Hasil Wawancara

### C. Pembahasan Temuan

Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara beberapa informan, observasi dan dokumentasi di wilayah Kabupaten Jember tersebut, disajikan dan dianalisis melalui pembahasan temuan. Hal tersebut merupakan tanggapan dari beberapa pertanyaan dari penelitian serta pengkajian teori yang telah dibahas pada bab sebelumnya.

Pembahasan tersebut akan diuraikan sesuai dengan temuan-temuan peneliti selama penelitian berlangsung. Fokus penelitian yang akan dibahas adalah sebagai berikut:

#### 1. pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember.

Terjadi penurunan pada pendapatan para sopir angkot di Kabupaten Jember, disebabkan adanya angkutan berbasis aplikasi atau ojek online. Sebelum adanya keberadaan gojek pendapatan sopir angkot di Kabupaten

Jember! gojek sudah menguasai dan merambat ke segala titik daerah di Kabupaten Jember. Para sopir angkot mulai resah sejak adanya ojek online, karena pendapatan mereka semakin hari semakin menurun. Dan juga sering terjadinya konflik antara ojek online dan sopir angkot disebabkan karena berebut penumpang dan penghasilan sama peminat ojek online lebih besar dibandingkan sopir angkot. Ini sesuai dengan yang dikatakan T. Gilarso mengatakan bahwa Perasaan tak puas dalam masyarakat, karena perbedaan penghasilan yang terlalu menyolok dirasa bertentangan dengan keadilan, lebih-lebih kalau penghasilan besar diperoleh dengan jalan halal dan dipamerkan dengan gaya hidup mewah.<sup>51</sup> karyawan angkutan terancam pengangguran, dengan begitu para sopir angkot mengadakan aksi demo di depan Kantor Pemkab Kabupaten Jember, untuk menuntut ditutupnya transportasi yang berbasis online yang di laksanakan pada tanggal 6 agustus 2018. Meskipun pendapatan atau upah sopir angkot itu menurun para sopir angkot tetap melakukan aktifitas seperti biasanya, karena sudah menjadi kewajiban mereka untuk menafkahi kebutuhan keluarganya. Ini sesuai dengan yang dikatakan Paul dan William yang mengatakan Dalam suatu perekonomian upah dan gaji yaitu, harga tenaga kerja merupakan harga yang terpenting. Sebagian besar keluarga menggantungkan pendapatannya pada hasil yang diperoleh dari tenaga kerja. Kalau kita masukkan mereka yang

---

<sup>51</sup> T. Gilarso, *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Mikro* (Yogyakarta: Kanisius, 1994), 61.

bekerja sendiri (seperti petani dan dokter) dapat disimpulkan bahwa upah dan gaji merupakan 80 persen dari pendapatan nasional.<sup>52</sup>

## **2. Solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot.**

Transportasi online di Kabupaten Jember sudah menyebar di seluruh wilayah, mereka beroperasi di terminal, stasiun, rumah sakit, sekolahan, Maal, pasar dan daerah kampus. Sehingga menyebabkan pendapatan sopir angkot mengalami penurunan, yang pada mulanya pendapatan sopir angkot di kisaran Rp 40.000 – Rp 50.000, tetapi setelah adanya Deklarasi Damai pendapatan mereka semakin meningkat hingga mencapai Rp 80.000 perhari. Deklarasi Damai yang dilaksanakan pada tanggal 13 agustus 2018. Sejak itulah dikeluarkan peraturan bagi ojek online oleh pemerintahan daerah Kabupaten Jember, yang menjadi solusi bagi sopir angkot untuk meningkatkan pendapatannya. Selain deklarasi damai, solusi untuk para sopir angkot yaitu harus merevitalisasi armada angkutan kota seperti: memperbarui cat dan memberi variasi-variasi agar terlihat menarik, memperbaiki fasilitas armada seperti: tempat duduk, kebersihan ruangan, keharuman dan memberikan pelayanan dengan baik kepada penumpang, dan juga meningkatkan etika, disiplin lalu lintas di jalan raya. Dengan begitu penumpang akan tertarik dan nyaman jika menaiki angkutan kota.

---

<sup>52</sup> Paul A. Samuelson & William D. Nordhaus, *Ekonomi* (Jakarta: Erlangga, 1985), 278.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember;

a. Sebelum adanya keberadaan gojek pendapatan sopir angkot di Kabupaten Jember:

- 1) Dapat memenuhi kebutuhan keluarga.
- 2) Dapat mensejahterakan keluarga.
- 3) Dapat menyisihkan uang untuk ditabung demi mencukupi kebutuhan yang mendatang.

b. Sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember:

- 1) Sopir angkot mengalami penurunan orderan/pangkalan sewa.
- 2) Pendapatan setoran sopir angkot berkurang setiap hari sehingga pendapatan perusahaan setiap bulannya tidak tercapai target dan perusahaan terancam bangkrut.
- 3) Pendapatan sopir angkot sangat mengalami penurunan, yang awalnya perhari dapat 90 % namun sekarang semenjak adanya gojek perhari dapat 60, 50 % ada juga yang pernah sampai dapat 40 % perhari.

2. Solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot yaitu:

- a. Dilakukannya Deklarasi damai antara sopir angkot dan ojek online pada tanggal 13 agustus 2018 yang menjadi peraturan bagi ojek online.



- b. Revitalisasi pada angkutan kota seperti: meningkatkan etika, disiplin lalu lintas di jalan raya dan perbaikan layanan.
- c. Memperbaiki armada angkutan kota seperti: memperbarui cat dan memberi variasi-variasi agar terlihat menarik.
- d. Memperbaiki fasilitas armada seperti: tempat duduk, kebersihan ruangan dan keharuman.
- e. Memberikan pelayanan dengan baik kepada penumpang.

## **B. Saran**

Setelah dilakukan penelitian yang diuraikan dalam bentuk penulisan karya ilmiah berupa skripsi, maka pada akhir penulisan ini kami memberi beberapa saran yang berkemungkinan dapat dijadikan bahan pertimbangan selanjutnya.

1. Kepada kepala Dinas Perhubungan hendak lebih menegakkan peraturan-peraturan yang ada dengan lebih sering meninjau lokasi yang dilarang mangkal pada *driver* ojek online, sehingga mereka mampu bersaing dengan sehat.
2. Hendaklah tetap mengutamakan persaingan sehat dan tidak lagi menggunakan cara-cara yang tidak sportif.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arisinta, Octaviana. 2017. *Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Jembatan Suramadu di Port Kamal Rute D3 Bangkalan-Kamal*. Bangkalan: Jurnal Bisnis dan Manajemen STKIP PGRI Bangkalan.
- Akbar, Aidil. 2014. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan (Pete-Pete) Di Kota Makkasar*. Skripsi. Universitas Hassanudin
- Al-Qur'an Departemen Agama RI, 2009, *Al-Qur'an dan Terjemahnya*, Bandung: PT Sygma Examedia Arkanleema.
- Creswell, John. 2015 *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Christofel. 2006. *Analisis Perbedaan Pendapatan Yang Diterima Sopir Angkutan Umum Antara Sebelum dan Sesudah Kenaikan BBM di Kotta Malang: Studi kasus Pada Angkutan Umum Jalur MM (CD)*. Skripsi. UNMER.
- Gilarso, T. 1994. *Pengantar Ilmu Ekonomi Bagian Mikro*. Yogyakarta: kanisius.
- Hadi, Wawancara, Jember, 17 April 2018.
- Hasbianto, Indra. 2015. *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Surakarta*. Skripsi. Universitas Sebelas Maret.
- Irawan, Dedi. 2006. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kabupaten Jember*. Skripsi. Universitas Jember.
- Moleong, Lexy. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdakara.
- Miles, Matthew dan A Michael Huberman. 1992. *Analisis Data kualitatif. Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. Jakarta: UI Press.
- Muliawan, Hendra dan I Ketut Sutrisna. 2016. *Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi*. Jurnal Ekonomi. Universitas Udayana.
- Nata, Leso dan Aris Al mahmudi. 2016. *Analisis Pendapatan Angkutan Umum di Kota Argamakmur*. Skripsi. Universitas Bengkulu.
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Salvatore, Dominick. 1984. *Teori Dan Soal-Soal Prinsip-Prinsip Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.

- Samuelson, Paul A Dan William D. Nordhaus. 1985. *Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Satori, Djam'an dan Aan Komariah. 2014. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Setiyawati, Derbiana Dia. 2009. *Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kabupaten Jember*. Skripsi. Universitas Jember.
- Siswanto, Dwi. 2013. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember*. Skripsi. Universitas Jember.
- Tim Penyusun. 2017. *Pendoman Karya Tulis Ilmiah. Jember*. IAIN Jember Press.
- Tohirin. 2013. *Metode Penelitian Kualitatif Dalam Pendidikan Dan Bimbingan Konseling: Pendekatan Praktis Untuk Peneliti Pemula Dan Dilengkapi Dengan Contoh Transkrip Hasil Wawancara Serta Model Penyajian Data*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Ulfiah, Himatul. 2017. *Pengaruh Pendapatan Suami Terhadap Pembentukan Keluarga Sakinah (Study Kasus Kru Bus Po Akas Asri Garasi Jember)*. Skripsi. IAIN Jember.
- Winardi. 1988. *Ilmu Ekonomi*. Bandung: Tarsito.
- <https://m.detik.com/news/berita>. Diakses pada tanggal 21 maret 2018.
- <http://surabaya.trimbunnews.com/218/003/15/imbis-transportasi-online-supir-angkot-di-kelukan-pendapatannya-menurun>. Diakses pada tanggal 21 maret 2018.
- <http://seputarpengertian.blogspot.com/2015/07/pengerttian-go-jek>. Html?m=1. Diakses pada tanggal 24 maret 2018.
- <https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-penggunaan-pengemudi-go-jek>. Diakses pada tanggal 24 maret 2018.
- [http://m.beritajatim.com/politik\\_pemerintahan/336000/gerakan\\_ojol\\_semakin\\_terbatas\\_di\\_Jember.html](http://m.beritajatim.com/politik_pemerintahan/336000/gerakan_ojol_semakin_terbatas_di_Jember.html). Pada Tanggal 12 September 2018.

## MATRIX PENELITIAN KUALITATIF

JUDUL	VARIABEL	SUB VARIABEL	INDIKATOR	SUMBER DATA	METODE PENELITIAN	FOKUS PENELITIAN
Analisis Dampak Keberadaan Ojek Online Terhadap Pendapatan Sopir Angkot Di Kabupaten Jember	<ol style="list-style-type: none"> <li>Keberadaan ojek online</li> <li>Pendapatan sopir angkot</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Ojek online</li> <li>pendapatan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>jumlah driver gojek</li> <li>upah/gaji</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Data primer               <ol style="list-style-type: none"> <li>Sopir angkot</li> </ol> </li> <li>Data sekunder               <ol style="list-style-type: none"> <li>Wawancara</li> <li>Dokumentasi</li> <li>Kepustakaan</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan kualitatif.</li> <li>Jenis penelitian menggunakan penelitian lapangan.</li> <li>Metode pengumpulan data;               <ol style="list-style-type: none"> <li>Observasi</li> <li>Wawancara</li> <li>Dokumentasi</li> </ol> </li> <li>Teknik keabsahan data menggunakan triangulasi.</li> <li>Analisis data:               <ol style="list-style-type: none"> <li>Reduksi data</li> <li>Penyajian data</li> <li>Penyimpulan data</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bagaimana pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah keberadaan gojek di Kabupaten Jember?</li> <li>Bagaimana solusi yang tepat untuk meningkatkan pendapatan sopir angkot?</li> </ol>

## PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Ayyub Tantowi

NIM : 083 144 154

Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Jurusan : Ekonomi Islam

Prodi : Ekonomi Syariah

Institusi : IAIN Jember

Dengan ini menyatakan bahwa isi skripsi ini adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Jember, 05 Oktober 2018  
Saya yang menyatakan



Muhammad Ayyub Tantowi  
NIM. 083 144 154

## **Pedoman Wawancara**

1. Sejak kapan bapak menjadi sopir angkot?
2. Apa alasan bapak menekuni jadi sopir angkot?
3. Apakah bekerja sopir angkot sudah mencukupi kebutuhan sehari-harinya bapak?
4. Bagaimana sistem kerjanya menjadi sopir angkot?
5. Berapa setoran seharinya?
6. Bagaimana pendapat anda mengenai adanya ojek online?
7. Apa yang anda harapkan ketika ojek online beroperasi pendapatan bapak tetap meningkat?
8. Berapa pendapatan sehari bapak sesudah adanya ojek online?
9. Berapa pendapatan sehari bapak sebelum adanya ojek online?
10. Bagaimana pendapatan bapak setelah adanya deklarasi damai?

**IAIN JEMBER**

## DAFTAR INFORMAN

No.	Nama	Jabatan
1.	H. Asyanto	Kepala sopir angkot
2.	Mansit	Tukang cari penumpang di Tawangalun
3.	Waluyo	Sopir angkot
4.	pri	Sopir angkot
5.	Tohari	Sopir angkot
6.	Purgito	Sopir angkot
7.	Misdar	Sopir angkot
8.	Sodik	Sopir angkot
9.	Lasiman	Sopir angkot
10.	Darmaji	Sopir angkot

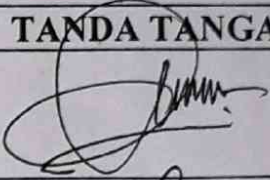
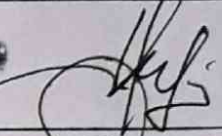
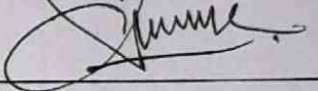
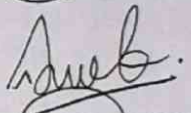
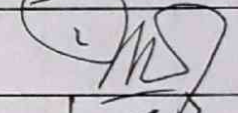
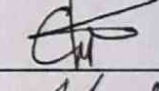
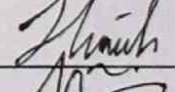
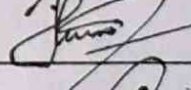
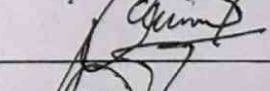
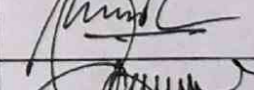
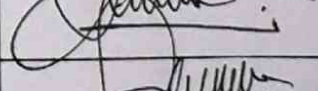
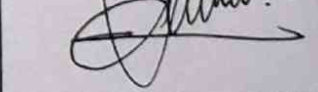
IAIN JEMBER



## JURNAL KEGIATAN PENELITIAN

JUDUL : analisis dampak keberadaan ojek online terhadap pendapatan sopir angkot di Kabupaten Jember

LOKASI : di Kabupaten Jember

NO	HARI/TANGGAL	JENIS KEGIATAN	TANDA TANGAN
1.	Senin, 26 maret 2018	Memberikan surat permohonan izin penelitian ke kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Jember	
2.	Selasa, 27 maret 2018	Meminta surat rekomendasi dari Bakesbangpol (badan kesatuan bangsa dan politik)	
3.	Rabu, 28 maret 2018	Meminta data angkutan kota di bagian angkutan (Pak Teguh)	
4.	Rabu, 08 agustus 2018	Wawancara dan dokumentasi dengan tukang mencari penumpang terminal ditawangalun (Pak Mansit)	
5.	Minggu, 12 agustus 2018	Wawancara dengan sopir angkot yang bernama Bapak Waluyo	
6.	Kamis, 16 agustus 2018	Wawancara dengan sopir angkot yang bernama Pak Pri	
7.	Sabtu, 18 agustus 2018	Wawancara dengan sopir angkot yang bernama Pak Tohari	
8.	Kamis, 23 agustus 2018	Wawancara dengan sopir angkot yang bernama Pak Purgito	
9.	Selasa, 28 agustus 2018	Wawancara dengan sopir angkot yang bernama Pak Misdar	
10.	Selasa, 11 September 2018	Wawancara dan dokumentasi dengan kepala sopir angkot (Pak H. Asyanto)	
11.	Selasa, 18 September 2018	Pengambilan surat deklarasi damai ke Dinas Perhubungan (Pak Teguh)	
10.	Senin, 01 Oktober 2018	Meminta surat penyelesaian penelitian skripsi ke kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Jember	





KEMENTERIAN AGAMA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI JEMBER  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Mataram No. 01 Mangli. Telp.(0331) 428104 Fax. (0331) 427005 Kode Pos: 68136  
website:www.iain-jember.ac.id email: febi.iain.jember@gmail.com

Nomor : B-407/In.20/7.a/PP.00.9/03/2018  
Lamp : 1 (satu)  
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Kepada Yth.

**Kepala Dinas Perhubungan  
Kab. Jember**

Di-

**T E M P A T**

*Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Diberitahukan dengan hormat, bahwa dalam rangka meningkatkan profesionalisme mahasiswa Program Studi Ekonomi Syari'ah IAIN Jember. Maka Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Prodi Ekonomi Syariaah mendelegasikan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam semester VIII.

Sehubungan dengan hal tersebut, mohon perkenan bapak/Ibu untuk menerima mahasiswa kami agar dapat melaksanakan kegiatan Penelitian di instansi yang bapak/ibu pimpin mulai tanggal 26 – 31 Maret 2018.

Sedangkan seluruh mekanisme pelaksanaan Penelitian tersebut diberikan kewenangan sepenuhnya kepada mahasiswa untuk mengikuti aturan yang berlaku di lembaga yang bapak/Ibu pimpin. Adapun data mahasiswa ybs, sebagaimana terlampir.

Demikian permohonan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Jember, 26 Maret 2018

A.n Dekan FEBI

Wakil Dekan I Bidang Akademik



**Dr. Abdul Rokhim, S.Ag., M.E.I**

IAIN JEMBER 0830 199903 1 002

Tembusan :

1. Rektor sebagai laporan
2. Dekan
3. Arsip



KEMENTERIAN AGAMA  
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI JEMBER  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Mataram No. 01 Mangli. Telp.(0331) 428104 Fax. (0331) 427005 Kode Pos: 68136  
website:www.iain-jember.ac.id email: febi.iain.jember@gmail.com

Nomor : B-419/In.20/7.a/PP.00.9/03/2018  
Lamp : 1 (satu)  
Hal : **Permohonan Izin Penelitian**

Kepada Yth.

**Kepala Bakesbangpol  
Kab. Jember**

Di-

**TEMPAT**

*Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Diberitahukan dengan hormat, bahwa dalam rangka meningkatkan profesionalisme mahasiswa Program Studi Ekonomi Syari'ah IAIN Jember. Maka Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Prodi Ekonomi Syariah mendelegasikan Mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam semester VIII.

Sehubungan dengan hal tersebut, mohon perkenan bapak/Ibu untuk menerima mahasiswa kami agar dapat melaksanakan kegiatan Penelitian di instansi yang bapak/ibu pimpin mulai tanggal 27 – 31 Maret 2018.

Sedangkan seluruh mekanisme pelaksanaan Penelitian tersebut diberikan kewenangan sepenuhnya kepada mahasiswa untuk mengikuti aturan yang berlaku di lembaga yang bapak/Ibu pimpin. Adapun data mahasiswa ybs, sebagaimana terlampir.

Demikian permohonan kami, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.*

Jember, 27 Maret 2018

A.n Dekan FEBI

Wakil Dekan I Bidang Akademik



**Abdul Rokhim, S.Ag., M.E.I**

NIP. 690830 199903 1 002

Tembusan :

1. Rektor sebagai laporan
2. Dekan
3. Arsip





**PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER**  
**BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK**

Jalan Letjen S Parman No. 89 ☎ 337853 Jember

Kepada

Yth. Sdr. Kepala Dinas Perhubungan Kab. Jember  
di -

J E M B E R

**SURAT REKOMENDASI**

Nomor : 072/827/415/2018

Tentang

**PENELITIAN**

- Dasar :
1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 tahun 2011 tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi penelitian sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 7 Tahun 2014 Tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 64 Tahun 2011;
  2. Peraturan Bupati Jember No. 46 Tahun 2014 tentang Pedoman Penerbitan Surat Rekomendasi Penelitian Kabupaten Jember.

- Memperhatikan :
- Surat Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Jember tanggal 27 Maret 2018 Nomor : B414/In.20/7.a/PP.00.9/03/2018 perihal Penelitian

**MEREKOMENDASIKAN**

- Nama / NIM. : Muhammad Ayyub Tanthowi / 083 144 154  
Instansi : Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam IAIN Jember  
Alamat : Jl. Mataram No. 1 Mangli, Jember  
Keperluan : Mengadakan penelitian untuk penyusunan skripsi terkait jumlah sopir angkot tahun 2017-2018 di Kabupaten Jember  
Lokasi : Dinas Perhubungan Kabupaten Jember  
Waktu Kegiatan : Maret 2018

Apabila tidak bertentangan dengan kewenangan dan ketentuan yang berlaku, diharapkan Saudara memberi bantuan tempat dan atau data seperlunya untuk kegiatan dimaksud.

1. Kegiatan dimaksud benar-benar untuk kepentingan Pendidikan
2. Tidak dibenarkan melakukan aktivitas politik
3. Apabila situasi dan kondisi wilayah tidak memungkinkan akan dilakukan penghentian kegiatan.

Demikian atas perhatian dan kerjasamanya disampaikan terima kasih.

Ditetapkan di : Jember

Tanggal : 27-03-2018

An. KEPALA BAKESBANG DAN POLITIK  
KABUPATEN JEMBER  
Kabid. Kajian Strategis dan Politik

ACHMAD DAVID S.Sos

Penata  
NIP. 19690912 199602 1 001

- Tembusan :
- Yth. Sdr. : 1. Dekan FEBI IAIN Jember;  
2. Yang Bersangkutan

**DEKLARASI DAMAI ANTARA  
ANGKUTAN KONVENSIONAL DAN ANGKUTAN ONLINE**

KAMI KOMUNITAS ANGKUTAN KONVENSIONAL DAN ANGKUTAN ONLINE SE KABUPATEN JEMBER DENGAN INI MENYATAKAN :

1. KHUSUS BAGI ANGKUTAN ONLINE (R4) WAJIB MEMATUHI DAN MELAKSANAKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 108 TAHUN 2017 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK.
2. JUMLAH ARMADA RODA EMPAT (R4) ANGKUTAN ONLINE HARUS SESUAI DENGAN KUOTA YANG TELAH DITENTUKAN.
3. ANGKUTAN ONLINE R4 WAJIB MENGGUNAKAN STIKER PAGUYUBAN.
4. TITIK **PENJEMPUTAN** ANGKUTAN ONLINE (R2 DAN R4) DIKAWASAN PERKOTAAN SEBAGAI BERIKUT:

**1) STASIUN JEMBER**

- a) INDOMARET PB. SUDIRMAN / SISI TIMUR;
- b) RM. TAMAN SALERO / SISI UTARA;
- c) BELAKANG PENDOPO / SISI SELATAN;

**2) STASIUN ARJASA**

BALAI DESA PATEMON

**3) STASIUN RAMBIPUJI**

INDOMARET RAMBIPUJI

**4) TERMINAL ARJASA**

POLSEK ARJASA DAN POM ARJASA

**5) TERMINAL PAKUSARI**

BULOG / INDOMARET DEPAN BULOG

**6) TERMINAL TAWANG ALUN**

INDOMARET, ALFAMART SEBELAH TIMUR  
ALFAMART LALAPAN BARAT

5. TITIK PENJEMPUTAN ANGKUTAN KONVENSIONAL DIKAWASAN PERKOTAAN SEBAGAI BERIKUT:

**1) STASIUN JEMBER**

- A. DEPAN KODIM (ANGKUTAN KOTA)
- B. PINTU KELUAR STASIUN (BEMER / OJEK PANGKALAN / TAXI)

6. ANGKUTAN ONLINE (R2/R4) DAPAT MELAKUKAN AKTIFITAS MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG PADA KAWASAN LIPPO MALL. HALTE, RUMAH SAKIT, DAN SEKOLAH DI KABUPATEN JEMBER (TIDAK MANGKAL).
7. ANGKUTAN ONLINE (R2/R4) DAPAT MELAKUKAN AKTIFITAS MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG PADA SEPANJANG TRAYEK ANGKUTAN KONVENSIONAL.



8. ANGKUTAN ONLINE DAPAT MENGAMBIL PENUMPANG DAN TIDAK BOLEH MANGKAL DI SEKOLAH DAN RUMAH SAKIT DALAM WILAYAH KECAMATAN SUMBERSARI, KALIWATES DAN PATRANG, KECUALI DALAM POSISI MENUNGGU KONSUMEN DENGAN PEMBUKTIAN APLIKASI YANG SUDAH TERKONEKSI.
9. ANGKUTAN ONLINE (R2 & R4) TIDAK BOLEH MENGANGKUT PENUMPANG DENGAN CARA OFFLINE (TANPA APLIKASI).
10. APABILA ADA PIHAK YANG MELANGGAR KESEPAKATAN YANG TELAH DISEPAKATI BERSAMA MAKA BAGI PELAKU YANG MELANGGAR WAJIB DIBERIKAN SANKSI OLEH PIHAK PERUSAHAAN/PAGUYUBAN.
11. BARANG SIAPA YANG MELAKUKAN TINDAKAN PENGANIAYAAN ATAU KEKERASAN TERHADAP ORANG LAIN AKAN MENDAPATKAN KONSEKUENSI HUKUM SEBAGAIMANA PASAL 351/170 KUHP TENTANG PENGANIAYAAN/PENGEROYOKAN DENGAN ANCAMAN HUKUMAN PENJARA PALING LAMA 5 (LIMA) TAHUN.
12. APABILA DIKEMUDIAN HARI TERDAPAT PERMASALAHAN TERKAIT DENGAN OPERASIONAL ANGKUTAN ONLINE R2/R4 DENGAN ANGKUTAN KONVENSIONAL DISELESAIKAN MELALUI FORUM AUDIENSI MASING - MASING PIHAK DAN DIFASILITASI OLEH PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER.
13. POINT 3 DST SAMPAI DENGAN POINT 11 DINYATAKAN BERLAKU SEJAK TANGGAL 13 AGUSTUS 2018.

DEKLARASI INI KAMI BACAKAN DAN KAMI SEPAKATI BERSAMA ANTARA ANGKUTAN KONVENSIONAL DAN ANGKUTAN ONLINE TANPA SUATU PAKSAAN APAPUN SERTA DI TANDATANGANI.

PERWAKILAN ANGKUTAN  
ONLINE R4

  
CHARIS SAKTI

JEMBER, 13 AGUSTUS 2018  
PERWAKILAN ANGKUTAN  
ONLINE R2

  
ARIES PRIONO

PAGUYUBAN PINTAR




**MENGETAHUI :**

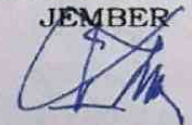
An. BUPATI JEMBER  
Asisten Pemerintahan

  
Drs. HADI MULYONO, Msi  
NIP.19661107 198809 1 001

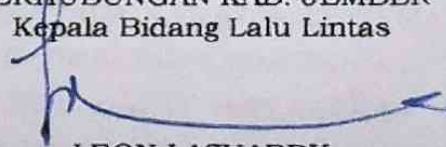
KEPALA KEPOLISIAN  
RESORT JEMBER

  
KUSWORO WIBOWO, SH, S.IK, MI  
AKBP. NRP. 79020732


KEPALA UPT LLAJ  
JEMBER

  
AGUS WIJAYA, SH, M.Hum  
NIP. 19660831 198502 1 001

An. KEPALA DINAS  
PERHUBUNGAN KAB. JEMBER  
Kepala Bidang Lalu Lintas

  
LEON LAZUARDY  
NIP.19800820 2001 1 001

DPC ORGANDA JEMBER

  
SUTIKNO



**PEMERINTAH KABUPATEN JEMBER**  
**DINAS PERHUBUNGAN**

Jl. Dewi Sartika No. 02 Telp. 426377  
**J E M B E R**

**SURAT KETERANGAN**

Nomor : 800 / 174 / AKT - X / 322 / 2018

Yang bertanda tangan dibawah ini :

a. NAMA : SLAMET SUGIANTO, SH, M.Si  
b. NIP : 19700416 199504 1 001  
c. PANGKAT/GOL : PEMBINA / IV a  
d. JABATAN : KEPALA BIDANG ANGKUTAN  
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN JEMBER

MENERANGKAN BAHWA :

a. NAMA : MUHAMMAD AYYUB TANTOWI  
b. NIM : 083 144 154  
c. PRODI : EKONOMI SYARI'AH  
d. JURUSAN : EKONOMI ISLAM  
e. FAKULTAS : EKONOMI DAN BISNIS  
f. SEMESTER : 1X (SEMBILAN)

Telah selesai mengadakan penelitian dalam rangka penyelesaian / penyusunan skripsi di Kabupaten Jember selama kurang lebih 1 (satu) bulan dengan judul "*ANALISA DAMPAK KEBERADAAN OJEK ONLINE TERHADAP PENDAPATAN SOPIR ANGKOT DI KABUPATEN JEMBER*".

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Jember, 8 Oktober 2018  
Kepala Bidang Angkutan  
Dinas Perhubungan Kabupaten Jember



**SLAMET SUGIANTO, SH, M.Si**  
PEMBINA  
NIP. 19700416 199504 1 001



## DOKUMENTASI PENELITIAN



Bapak H. Asyanto Kepala sopir angkot Arjasa.



Bapak Mansit tukang pencari penumpang dan tukang pijat di Terminal Tawangalun.





Saat selesai wawancara dengan sopir angkot yang bernama Bapak Sodik.



Sopir angkot yang menepi di pos polisi depan Roxy, bernama bapak Darmaji.





Saat observasi di jembatan Jompo sebelum Alun-Alun Jember.



Observasi di Jl. Sultan Agung



Angkutan kota yang hendak menepi di bawah jembatan Jompo.



Obsevasi di Terminal Tawangalun Kabupaten Jember.



## BIODATA PENULIS



Nama : Muhammad Ayyub Tantowi  
TTL : Jember, 18 Juli 1994  
Agama : Islam  
No . HP : 082231190501  
Alamat : Dukuh Dempok-Wuluhan-Jember  
Hobi : Olahraga Basket

### **Riwayat pendidikan :**

1998 – 2000 : TK Aisyiyah Bustanul Athfal  
2000 – 2006 : MII Abbasiyah Wuluhan-Jember  
2006 – 2009 : MTS Abbasiyah Wuluhan-Jember  
2010 – 2013 : MA Baitul Arqom Balung-Jember

# IAIN JEMBER