

ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA SEBELUM DAN SESUDAH PEMBANGUNAN TERMINAL MENGWI

Hendra Muliawan¹

I Ketut Sutrisna²

Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Udayana
e-mail: hmuliawan@gmail.com / telp: +62 812371 111 00

ABSTRAK

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 terhadap pendapatan sopir angkutan kota, sedangkan tarif secara parsial berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan kota.

Kata Kunci: pendapatan, jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi

ABSTRACT

In order to realize a transportation system that is effective and efficient, the government has provided many facilities are expected to be used as well as possible by the public. One is the public transportation which is the best solution for people who want to travel but do not have a personal vehicle. The purpose of this study was to determine the income of city transport driver before and after construction of the terminal Mengwi. In this study also discussed about the factors that affect the income of public transportation drivers. The data used here are the source of the body concerned and reliable. The analysis technique used is regression analysis technique that has been adapted to the subject matter and purpose of the study with the support of data from related parties. In accordance with what has been found that the income tested after construction of public transportation drivers Mengwi terminal decline. Hours of work, transport ownership and driving experience partial have positive effect on earnings city transport driver, while partially rates have negatively affect earnings city transport driver.

Keywords: earnings, hours of work, ownership of transport, tariffs, the driving experience

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara berkembang memiliki jumlah penduduk yang banyak sehingga menimbulkan permasalahan karena daya dukung infrastruktur yang masih

kurang. Pertumbuhan penduduk di suatu daerah berkaitan dengan perekonomian daerah karena perkembangan pendapatan perkapita mencerminkan pertumbuhan ekonomi sehingga dapat mengukur kemajuan perekonomian suatu negara. Menurut Ernita, dkk. (2013) pertumbuhan ekonomi merupakan masalah perekonomian suatu negara dalam jangka panjang menuju kesejahteraan masyarakat yang lebih baik dan dapat dikaitkan juga dengan peningkatan kapasitas produksi yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional suatu negara.

Menurut Yuniarti, dkk. (2013) saat ini jumlah penduduk di dunia telah mencapai tujuh miliar, diperkirakan pada tahun 2045 akan mencapai sembilan miliar. Lebih dari tiga perempat penduduk di dunia berada di negara-negara berkembang. Menurut CIA *World Factbook* pada tahun 2004, jumlah penduduk negara Indonesia yang telah diupdate pada 1 Juli 2015 berjumlah 255,461,700 jiwa (Wikipedia). Jumlah penduduk yang mencapai peringkat 4 terbesar di dunia ini tidak didukung dengan banyaknya lapangan pekerjaan atau kesempatan kerja yang akan mengakibatkan meningkatnya pengangguran dan penurunan tingkat kesejahteraan keluarga (Parinduri, 2016). Pertumbuhan penduduk yang semakin padat dan masyarakat yang semakin maju menuntut kepada perkembangan sarana dan prasarana transportasi demi mendukung kegiatan perkembangan pembangunan daerah (Surung, 2013).

Persiapan Indonesia dalam menghadapi era globalisasi yang semakin berkembang haruslah didukung oleh sarana dan prasarana yang harus memadai seperti alat angkutan (Aditya, 2014). Menurut Kamaruddin, dkk. (2012 : 31) kebijakan transportasi yang dapat meningkatkan kualitas lingkungan secara berkelanjutan yang meningkatkan kualitas kendaraan dengan menjaga gas buang. Peran pemerintah dalam meningkatkan kebijakan-kebijakan yang diterima oleh seluruh pihak harus berjalan secara optimal dalam menjaga perencanaan transportasi berkelanjutan (Eva Kassens, 2009). Menurut

Zakaria (2013) meningkatnya transportasi menuntut sebagian masyarakat untuk melakukan mobilitas yang tinggi sehingga pertumbuhan ekonomi semakin pesat dan menuju arah globalisasi.

Transportasi merupakan sarana yang amat penting dalam pembangunan ekonomi masyarakat karena akan memperlancar arus barang dan jasa dari tempat asal (produsen) ke tempat tujuan (konsumen). Tingkat kepadatan penduduk berpengaruh signifikan terhadap pelayanan transportasi di suatu wilayah. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka pembangunan disegala bidang akan terhambat. Sehingga sektor transportasi dapat dikatakan sebagai *derived demand* artinya sektor transportasi yang bertambah karena dibutuhkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatan ekonomi (Alimuddin, 2013). Menurut Hairulsyah (2006: 110) melanjutkan bahwa kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan yang sulit untuk digantikan karena masyarakat mempunyai kebutuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan kebutuhan yang lainnya. Permintaan untuk transportasi umum ditentukan oleh berbagai macam faktor, faktor kualitas layanan, tingkat tarif dan waktu perjalanan yang umumnya dianggap sebagai yang paling penting (Fearnley, 2013: 75). Menurut Fonseca, dkk. (2010: 125) pelayanan masyarakat, khususnya angkutan kota harus bisa memenuhi kebutuhan pelanggan demi memenuhi pembangunan perekonomian yang berkelanjutan.

Transportasi bertujuan untuk memberikan pelayanan untuk mempermudah masyarakat dalam bersosialisasi dan mendapatkan barang dan jasa yang diperlukan dengan harga yang murah, cara yang mudah dan dampak yang kecil. Kebutuhan yang diperlukan sopir angkot seperti modal, teknologi dan informasi sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan sehingga dapat mengoptimalkan arus barang dan jasa produksi secara tepat waktu (Yung-yu TSENG, 2005). Mobilitas penduduk menjadi sangat penting di kota-kota besar sebagai konsekuensi dari

pembangunan sosial dan ekonomi (Daniel Albalade, 2009). Mobilitas penduduk merupakan komponen utama dalam dinamika perkembangan ekonomi suatu wilayah karena kemajuan perekonomian tidak akan terjadi tanpa adanya mobilitas penduduk dan mobilitas penduduk tidak akan terjadi tanpa adanya pembangunan (Tjiptoherijanto, 2000). Mobilitas penduduk memiliki peran yang sangat penting dalam perubahan ekonomi rumah tangga penduduk di pedesaan (Wahyuni, 2014 : 1890). Daerah yang biasanya menjadi tujuan mobilitas penduduk yaitu daerah yang bagi individu memiliki peluang untuk memperoleh pekerjaan yang lebih baik lagi atau meningkatkan pendapatan, misalnya Daerah Ibu Kota Jakarta yang memiliki jumlah penduduk yang relatif padat sehingga mencerminkan arus perekonomian yang terus berjalan.

Dari tahun ketahun mobilitas penduduk semakin meningkat, terbukti dengan meningkatnya alat dan jasa transportasi. Namun disisi lain akan menyebabkan kemacetan terutama pada daerah perkotaan. Tingkat urbanisasi juga berpengaruh pada meningkatnya jumlah penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung berpengaruh terhadap daya saing disektor transportasi suatu wilayah. Demi mengurangi kemacetan maka pemerintah memberikan sarana dan prasarana kepada masyarakat untuk menggunakan jasa transportasi angkutan umum yang bertujuan untuk mengurangi kendaraan pribadi. Menurut Hermawan, dkk. (2009 : 39) angkutan umum dibutuhkan untuk meningkatkan *fleksibilitas* pengguna angkutan umum untuk menyaingi kendaraan pribadi atau perseorangan. Peralihan dari kendaraan pribadi ke angkutan umum (angkutan kota) akan mengurangi volume kemacetan terutama di kota Denpasar dan sekitarnya sehingga arus lalu lintas akan menjadi lebih lancar (Ferdiansyah, 2009).

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting untuk mengalokasikan barang dan jasa sehingga pembangunan angkutan umum di seluruh wilayah perkotaan di Indonesia diarahkan untuk menciptakan pembangunan yang handal dan terjangkau oleh seluruh

lapisan masyarakat (Haryono, 2010). Menurut Alison (2011) sistem transportasi angkutan umum berkelanjutan yang menyangkut aspek sosial, lingkungan dan ekonomi dengan ide-ide untuk mengembangkan teknologi akan memberikan kemudahan bagi konsumen dalam kegiatan setiap hari. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan tugas dari *stakeholder* untuk melindungi angkutan yang ada dan meningkatkan pangsa pasar (David A. Hensher, 2000: 48). Perencanaan angkutan umum yang memberikan pelayanan secara aman, terpercaya dan hemat biaya menjadi tantangan bagi *stakeholder* untuk bersaing dengan pihak-pihak lain yang berhubungan (Michael Greenberg, 2005 : 89). Perencanaan transportasi dalam membuat suatu kebijakan menjadi salah satu masalah bagi pembuat kebijakan di bidang regional atau daerah ekonomi (Ersoy, 2012). Peran pemerintah dalam hal perkembangan transportasi baik di negara berkembang maupun negara maju selalu menjadi perdebatan di sektor transportasi, tentang kepemilikan maupun regulasi (M. Khezwana, 1994: 457).

Angkutan kota merupakan sebuah moda transportasi yang merujuk kepada angkutan umum dengan rute yang telah ditentukan. Tidak seperti bus yang memiliki tempat mengangkut penumpang atau menurunkan penumpang di halte, angkutan kota dapat berhenti dimana saja. Angkutan kota pertama kali mulai diperkenalkan di Jakarta pada tahun 1970-an dengan nama mikrolet. Sopir angkutan kota adalah pengemudi yang mengendarakan kendaraan berplat kuning yang mengirimkan barang dan jasa dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai dengan trayek yang telah ditentukan. Sopir angkutan kota memiliki beberapa persyaratan dalam melakukan pengiriman barang dan jasa, yaitu surat ijin mengemudi angkutan umum sesuai dengan jenis kendaraan yang digunakan, pembagian waktu kerja dan istirahat, tata karma dalam memberikan pelayanan kepada penumpang, dan kondisi fisik sopir.

Pekerjaan sebagai sopir angkot memiliki beberapa resiko, antara lain kecelakaan lalu lintas dan polusi udara. Angkutan kota yang baik dapat memberikan tingkat kepuasan kepada pengguna sehingga pengguna dapat merasa aman dan nyaman (Diem Trinh, 2013: 75). Pengembangan transportasi harus

didasari dengan pengembangan yang berkelanjutan dan berdasarkan pengembangan yang ramah lingkungan dan *komprensif*, sedangkan pengembangan jangka pendek harus didasarkan dengan pengembangan jangka panjang sehingga tidak terjadi pengembangan “bongkar-pasang” (Munawar, 2007). Kondisi kendaraan angkutan umum harus menjadi tanggung jawab bagi pihak-pihak yang berkepentingan agar pengembangan transportasi berkelanjutan dapat tercapai secara efektif (Tood Litman, 2006 : 333)

Meningkatnya angkutan kota maka yang dibutuhkan selanjutnya adalah tempat pemberhentian atau terminal. Namun dalam kenyataannya banyak sekali kendaraan umum yang tidak mau menurunkan penumpang di tempat pemberhentian. Hal ini disebabkan karena rasa malas penumpang. Rasa malas itu disebabkan oleh jauhnya jarak antara terminal dan tempat yang dituju. Kondisi ini terjadi seperti di Terminal Mengwi, Kabupaten Badung.

Terminal Mengwi mulai beroperasi pada tanggal 22 Juni 2012 lalu, berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat no SK.1543/AJ.106/DRJD/2012 tanggal 7 Mei 2012 tentang Persetujuan Penyelenggaraan Terminal Mengwi dan diperkuat dengan Kartu Pengawas (KP) untuk bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) selanjutnya direpresentasikan menjadi terminal tipe A menggantikan terminal Ubung. Pengalihan terminal ini disebabkan karena terminal Ubung yang sudah tidak layak. Pengalihan dari terminal Ubung ke terminal Mengwi menimbulkan permasalahan dari masyarakat setempat terhadap pembangunan terminal Mengwi. Salah satu permasalahannya yaitu kesulitan akses transportasi ke Denpasar karena pada pagi hari terminal Mengwi hanya menjadi kedatangan bus-bus

AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan keberangkatan penumpang di terminal Ubung pada sore hari sehingga pada sore hari hanya ada angkutan berupa taksi dan ojek di terminal Mengwi.

Kementrian Perhubungan, Informasi dan Komunikasi telah melakukan uji kelayakan terhadap Terminal Mengwi. Sarana dan prasarana telah dinyatakan siap 95 persen. Namun masukan dan kajian dari masyarakat masih dibutuhkan (Noak, 2013). Terminal Mengwi masih dibayangi adanya dualisme operasional terminal dengan masih beroperasinya terminal Ubung yang beroperasi masih seperti terminal tipe A meskipun statusnya sudah turun menjadi terminal tipe B dengan surat persetujuan Gubernur Bali Nomor 1.053/03-F/HK/2012 tanggal 27 Juni 2012 tentang Persetujuan Pengoperasian Terminal Tipe B, Ubung (badungkab.go.id).

Pada awal terminal Mengwi beroperasi, penumpang yang datang dari luar provinsi Bali kebingungan untuk harus turun di terminal Mengwi karena harus mengeluarkan biaya tambahan untuk turun di terminal Ubung. Tidak hanya penumpang, kendaraan umum seperti angkutan kota dan ojek juga mengalami kerugian karena kehilangan penumpang akibat biaya yang bertambah dan adanya terminal Mengwi. Adanya terminal Bayangan juga menjadi faktor menurunnya penumpang angkutan kota. Menurut seorang sopir angkot, Made Sudiya (dishubinkom) menyatakan sopir bus dan sopir kendaraan-kendaraan pribadi melakukan kerja sama untuk menurunkan penumpang di terminal Bayangan. Padahal terminal Bayangan bukan terminal resmi untuk menurunkan penumpang sehingga sopir-sopir angkutan tidak mendapat penumpang bus AKAP.

Pada era globalisasi, menuntut pada kesehatan para pekerja agar pekerja memperoleh kesehatan mental, fisik, maupun sosial yang baik sehingga dapat memproduksi barang secara maksimal. Kemampuan pekerja satu dengan yang lain berbeda-beda tergantung dari usia, ketrampilan, keadaan gizi, jenis kelamin, dan postur tubuh. Salah satu pekerja

diantaranya adalah pengemudi atau sopir. Keluhan mulai dialami pengemudi pada umur 35 tahun dan keluhan akan terus meningkat sejalan dengan bertambahnya umur pengemudi (Hariyono, 2010 : 5). Menurut Nelwan, dkk. (2014) posisi duduk saat bekerja tidak hanya terdapat diperkantoran atau industri saja, namun mengendarai mobil khususnya angkutan kota juga termasuk dalam pekerjaan posisi duduk. Menurut Dalope, dkk. (2013) ketika mengemudi dengan posisi duduk yang salah akan menyebabkan kelelahan begitu cepat karena otot-otot khususnya di pinggang menjadi tegang dan menimbulkan rasa nyeri pada pinggang. Menurut Setyowati dkk. (2014 : 387) sumber kelelahan kerja dapat berasal dari lingkungan kerja, pekerjaan yang monoton, iklim kerja dan status kesehatan. Usia pengemudi yang sering mengalami perasaan kelelahan berkisar antara 30 tahun sampai 45 tahun, dengan masa rata-rata kerja lebih dari 5 tahun (Indah, 2014 : 204). Pada umumnya, sopir angkutan yang berusia muda memiliki kondisi fisik yang kuat dan semangat bekerja yang tinggi namun tidak memiliki pengalaman terutama pada saat berkendara di jalan (Sari, 2016).

Massa kerja atau jam bekerja merupakan akumulasi dari aktifitas kerja dalam jangka panjang (Sangadji, 2015). Kondisi seseorang dalam bekerja menjadi salah satu faktor utama dalam massa kerja. Kondisi seseorang pengemudi yang sering sekali bertemu banyak pelanggan dari satu tempat ke tempat yang lain, membuat pengemudi menjadi lebih semangat dalam bekerja. Pada saat jam-jam tertentu biasanya pengemudi beristirahat di terminal, tempat pengisian bahan bakar atau di tempat yang sejuk seperti di lapangan. Selain itu motivasi pengemudi yang cukup tinggi dalam bekerja memberi semangat untuk mendapatkan penghasilan yang lebih untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Penentuan tarif merupakan salah satu komponen yang harus diperhatikan dalam pengoperasian angkutan umum/kota karena pendapatan sopir angkutan sangat bergantung pada hal tersebut. Dalam hal ini diharapkan penyedia jasa dan pemerintah daerah dapat

memberikan pelayanan yang lebih baik terhadap masyarakat (Budiman, 2009: 152). Oleh sebab itu, perlu diperhatikan penentuan tarif yang sesuai. Tarif yang sesuai adalah tarif yang tidak merugikan penyedia jasa dengan memperhatikan biaya operasional kendaraan sehingga pemerintah daerah dapat mampu meningkatkan pelayanan dalam bidang jasa transportasi serta mampu mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan oleh pelanggan atau pengguna jasa angkutan kota.

Angkot terbagi menjadi dua macam kepemilikan, yaitu angkot yang dimiliki sendiri dan angkot sewa (dimiliki oleh orang lain). Dalam hal ini angkot yang dimiliki oleh orang lain adalah pengusaha angkot yang menyewakan mobilnya kemudian dikemudikan oleh orang lain. Ada pemilik angkot yang sekaligus menjadi sopir angkot sendiri. Pemilik ini membeli dengan modalnya sendiri sehingga tidak ada target pendapatan yang harus dicapai setiap hari namun tetap mengejar pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Selain itu ada juga pemilik angkot yang bertindak sebagai pemilik saja dengan menyerahkan angkot kepada pekerja atau sopir sesuai dengan kesepakatan, baik itu mengenai besarnya biaya yang harus disetorkan kepada pemilik angkot dan ada juga kesepakatan mengenai siapa yang menanggung bahan bakar angkot serta perawatan angkot (Andiningsari, 2009).

Ekonomi regional merupakan industri yang mencakup seluruh sektor ekonomi dengan beraneka ragam potensi yang mempengaruhi pertumbuhan ekonomi daerah tersebut (Kesuma, 2015). Provinsi Bali memiliki struktur perekonomian yang sebagian besar berasal dari sector pariwisata . Demi peningkatan sector pariwisata maka sektor lainnya sangat dibutuhkan untuk mendukung khususnya sektor transportasi (Budhi, 2013). Adapun jumlah angkutan Kota Denpasar tahun 2011-2014 dapat ditunjukkan seperti Tabel 1.1

Tabel 1.1
Angkutan Kota Denpasar, Tahun 2011-2014

Kode	Rute	Warna	Jumlah Sopir (tahun)			
			2011	2012	2013	2014
A	Kreneng - Sanur - Semawang PP	Hijau	106	132	132	132
E	Kreneng – Teuku Umar – Gatot Subroto PP	Cream	29	29	29	29
F	Kreneng – Nitimandala – Teuku Umar – Gatot Subroto – Nangka PP	Cream Strip Merah	19	19	19	19
G	Tegal – Teuku Umar – Gemeh – Nitimandala – Sanur – Semawang	Biru Strip Putih	16	16	16	16
L	Gunung Agung – Padang Indah – Monang-maning	Orange	5	5	5	5
S4	Suci – Pesanggaran – Benoa	Abu-Abu	90	90	90	90
S7	Suci – Sidakarya – Suwung Kangin – Semawang	Abu-Abu Strip Kuning	25	25	25	25
S8	Suci – Pedungan – Suwung Kauh – Via JL By Pass Ngurah Rai	Abu-Abu Strip Hijau	8	8	8	8
UK	Ubung – Kreneng	Biru Strip Merah	82	82	82	82
US	Ubung – Sanglah	Biru Strip Kuning	104	104	104	104
KS	Kreneng – Sanglah	Biru Strip Hitam	70	70	70	70
UT	Ubung – Tegal	Biru Strip Putih	45	45	45	45
Total			599	625	625	625

Sumber: Organda (Organisasi Angkutan Daerah), Tahun 2015

Tabel 1 menjelaskan bahwa pada tahun 2011 jumlah angkutan kota sebesar 599 armada. Armada angkutan kota yang mendominasi yaitu angkutan kota berwarna hijau dengan kode A, rute Kreneng-Sanur-Semawang PP. Pada tahun 2012 terjadi peningkatan jumlah armada angkutan kota menjadi 625 armada. Peningkatan ini terjadi pada angkutan kota

dengan warna hijau, kode A dan rute Kreneng-Sanur-Semawang PP. Hingga tahun 2014 jumlah armada angkutan kota masih bertahan sebesar 625 armada. Rute dan kode yang digunakan oleh peneliti dalam menentukan populasi yang akan digunakan dalam penelitian yaitu Ubung-Kreneng (UK), Ubung-Sanglah (US), Ubung-Tegal (UT) yang juga melayani penumpang dari dan ke terminal Mengwi.

Berdasarkan rumusan masalah, penelitian terdahulu serta teori dan konsep yang telah dikemukakan, maka dapat dirumuskan tujuan sebagai berikut :

- 1) Untuk mengetahui pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi.
- 2) Untuk mengetahui jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara simultan berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan kota.
- 3) Untuk mengetahui pengaruh jam bekerja, tarif dan pengalaman menjadi pengemudi secara parsial terhadap pendapatan sopir angkutan kota.
- 4) Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot yang memiliki kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan dengan sewa kendaraan.
- 5) Untuk mengetahui pendapatan sopir angkot dengan trayek Ubung - Sanglah (US) lebih tinggi dibandingkan dengan trayek Ubung - Kreneng (UK) dan Ubung - Tegal (UT).

METODE PENELITIAN

Lokasi penelitian dilaksanakan di terminal Mengwi. Adapun yang melatarbelakangi lokasi penelitian di terminal Mengwi karena terminal Mengwi saat ini terminal dengan tipe A menggantikan terminal Ubung yang sekarang bertipe B. Hal ini akan mengalami perubahan pada sektor ekonomi, terutama pada pendapatan sopir angkutan. Pengumpulan

data dalam penelitian ini dilakukan dengan kuisioner. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah uji beda dan analisis regresi linier berganda. Uji beda pada penelitian ini digunakan untuk mengetahui adanya perbedaan pendapatan sopir angkutan kota sebelum dan sesudah pembangunan Terminal Mengwi. Analisis linear berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, dan pengalaman menjadi pengemudi terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Menurut Suyana Utama (2014), regresi linier berganda dapat dinyatakan dalam persamaan sebagai berikut.

$$\ln Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \beta_5 X_5 + \mu$$

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Uji Beda Pendapatan Supir Angkot Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi

Tabel 2.
Hasil Uji Beda dengan Uji Paired Sampel Test Pendapatan Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi

Pendapatan	Nilai t hitung
Pendapatan Sebelum	
Pendapatan Sesudah	27,770

Sumber : Hasil Olahan data SPSS, 2016

Oleh karena t_{hitung} sebesar $27,770 > t_{tabel}$ sebesar $2,29$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini berarti terdapat perbedaan pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah pembangunan terminal Mengwi. Perbedaan pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah pembangunan terminal Mengwi disebabkan masih difungsikannya terminal Ubung sebagai terminal tipe A sehingga terjadi dualism terminal tipe A dan adanya terminal bayangan. Hal ini menyebabkan penumpang tersebar dimana-mana atau tidak datang dan pergi pada satu terminal saja.

Analisis Regresi Linier Berganda

Persamaan model regresi variabel terikat dan bebas diatas adalah sebagai

berikut:

$$\begin{aligned} \ln \hat{Y} &= 9,760 + 0,084 X_1 + 0,131 X_2 - 0,0000165 X_3 + 0,008 X_4 - 0,088 X_5 \\ S_{b_j} &= (0,346) \quad (0,016) \quad (0,037) \quad (0,000) \quad (0,002) \quad (0,057) \\ t_j &= (28,211) \quad (5,286) \quad (3,528) \quad (-1,092) \quad (3,628) \quad (1,529) \\ Sig &= (0,000) \quad (0,000) \quad (0,001) \quad (0,279) \quad (0,001) \quad (0,131) \end{aligned}$$

$$R^2 = 0,629$$

$$F = 21,749, \text{ nilai } p\text{-value} = 0,000$$

Berdasarkan hasil diatas dapat disimpulkan bahwa nilai F_{hitung} sebesar $21,748 > F_{tabel}$ sebesar $2,36$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Hal ini berarti jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara serempak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota. Hasil ini didukung dengan nilai koefisien determinasi (*R square*) sebesar $0,629$ yang memiliki arti bahwa $62,9$ persen variasi pendapatan sopir angkutan kota dipengaruhi oleh variasi dari variabel jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek. Sedangkan $37,1$ persen sisanya dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam model.

Pengaruh Jam Bekerja (X1) Terhadap Pendapatan Sopir Angkot (Y)

Berdasarkan hasil analisis nilai t_{hitung} sebesar $5,286 > t_{tabel}$ sebesar $1,998$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini berarti jam bekerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot secara parsial. Jika jam bekerja meningkat 1 jam maka pendapatan akan meningkat sebesar $8,4$ persen. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Siswanto (2013), dengan judul Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember, mengatakan bahwa jam bekerja mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa. Pada hasil uji regresi linier berganda terhadap variabel jam bekerja menunjukkan bahwa jam bekerja secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot.

Pengaruh Kepemilikan Angkutan (X2) Terhadap Pendapatan Sopir Angkot (Y)

Berdasarkan hasil analisis nilai t_{hitung} sebesar $3,528 > t_{tabel}$ sebesar $1,998$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini berarti pendapatan sopir angkot yang memiliki kendaraan pribadi lebih tinggi $13,1$ persen bila dibandingkan dengan sopir yang menyewa kendaraan.

Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh AKP Rhamadany (2015) dengan judul penelitian Analisis Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Malang, mengatakan bahwa kepemilikan angkutan menjadi variabel yang positif terhadap peningkatan pendapatan pengemudi. Pada hasil uji regresi linier berganda terhadap variabel kepemilikan angkutan secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot.

Pengaruh Tarif (X3) Terhadap Pendapatan Sopir Angkot (Y)

Berdasarkan hasil analisis nilai $t_{hitung} -1.092 < t_{tabel} 1,998$ maka H_0 diterima, hal ini berarti tarif tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkot secara parsial. Jika tarif angkot meningkat sebesar Rp 1.000 maka pendapatan sopir angkot akan menurun 0,00165 persen. Hasil ini tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014), dengan judul penelitian Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan di Kota Makasar mengatakan bahwa, penetapan tarif yang sesuai berpengaruh positif terhadap peningkatan pendapatan sopir Pete-Pete.

Pengaruh Pengalaman Mengemudi (X4) Terhadap Pendapatan Sopir Angkot (Y)

Berdasarkan hasil analisis nilai t_{hitung} sebesar $3.628 > t_{tabel}$ sebesar 1,998 maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, hal ini berarti pengalaman mengemudi berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot secara parsial. Jika pengalaman sopir angkutan kota meningkat 1 tahun maka pendapatan akan meningkat sebesar 0.8 persen. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014), dengan judul Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan di Kota Makasar, mengatakan bahwa pengalaman mengemudi berpengaruh positif terhadap pendapatan sopir. Pada hasil uji regresi linier berganda terhadap variabel pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot.

Pengaruh Trayek (X5) Terhadap Pendapatan Sopir Angkot (Y)

Berdasarkan hasil analisis nilai t_{hitung} sebesar $1.529 < t_{tabel}$ sebesar 1,998 maka H_0 diterima, hal ini berarti tidak ada perbedaan pendapatan sopir angkot dengan trayek US dibandingkan dengan trayek UK dan UT. Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014) dengan judul “ Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan di Kota Makassar” mengatakan bahwa trayek atau jarak tempuh tidak mempengaruhi pendapatan sopir angkutan kota atau pete-pete di kota Makassar.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Hasil analisis menunjukkan pendapatan sopir angkot sesudah adanya pembangunan terminal Mengwi mengalami penurunan. Jam bekerja, kepemilikan angkutan, tarif, pengalaman mengemudi dan trayek secara serempak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota terminal Mengwi. Jam bekerja dan pengalaman mengemudi secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota terminal Mengwi. Sedangkan tarif secara parsial tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkot. Pendapatan sopir angkot yang memiliki kendaraan pribadi lebih tinggi dibandingkan dengan sopir angkot yang menyewa kendaraan. Tidak ada perbedaan pendapatan sopir angkot dengan trayek US dibandingkan dengan trayek UK dan UT.

Saran

Pemerintah disini seharusnya memberikan regulasi atau aturan yang jelas terhadap terminal Mengwi agar sopir angkot tidak bingung dalam mencari penumpang. Mengingat bahwa peran angkutan kota begitu penting bagi penumpang di terminal Mengwi, ada baiknya jika angkutan kota tetap dipertahankan dengan cara memperketat penjagaan di terminal Mengwi guna meningkatkan eksistensi angkot.

REFERENSI

- Aditya, I Gusti Bagus. 2014. Pengaruh Kurs, Cadangan Devisa, dan Konsumsi terhadap Ekspor Bersih Alat Transportasi Laut Indonesia. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 3(8) : h : 337-347.
- Akbar. 2014. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan (Pete-Pete) Di Kota Makassar. *Skripsi Universitas Hasanuddin, Makassar*.
- AKP Rhamadany. 2015. Analisis Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum Kota Malang. *Skripsi Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya, Malang*
- Alimuddin. 2013. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Roda Dua Di Kota Makassar. *Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin, Makassar*.
- Alison, Pridmore. 2011. *Public Acceptability of Sustainable Transport Measures. Discussion paper. Institute for Environment and Sustainability, European Commission – Joint Research Centre*
- Andiningsari, Pratiwi. 2009. Hubungan Faktor Internal dan Eksternal Pengemudi Terhadap Kelelahan Pada Pengemudi Travel X-trans Jakarta Trayek Jakarta-Bandung Tahun 2009, *Skripsi Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Indonesia, Depok*
- Badungkab.go.id. 2014. Optimalkan Operasional Terminal Mengwi.Badung.
- Budhi, Made Kembar Sri. 2013. Analisis Faktor-faktor yang Berpengaruh Terhadap Pengentasan Kemiskinan Di Bali: Analisis FEM Data Panel. *JEKT*, 6(1) : h : 1-6.
- Budiman, Dudi. 2009. Penentuan Struktur dan Besar Tarif Trans Metro Bandung Koridor Jalan Soekarno Hatta Berdasarkan Pola Pergerakan dan Kemampuan Membayar Masyarakat. *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota, Institut Teknologi Bandung*, 20(3): h:151-166.
- Dalope, Paul, dan Joseph 2013. Hubungan Durasi Pengemudi Dan Faktor Ergonomi Dengan Keluhan Nyeri Pinggang Pada Sopir Bus Trayek Manado-Langowan Di Terminal Karombasan. *Bidang Minat Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sam Ratulangi, Manado*.
- Daniel Albalade dan Germa Bel. 2009. *Factors Explaining Urban Transport Systems In Large European Cities: A Cross-Scitonal Approach. Research Institute of Applied Economics, Universitat de Barcelona*.
- David A. Hensher. 2000. *Urban Public Transport Challenges. The Drawing Board: An Australian Review of Public Affairs, University of Sydney*. 1(2): h: 47-62

- Diem Trinh. 2013. *Measuring Tourist's Satisfaction With Public Transport In Munich, Germany. Internatinal Journalo Of Business Tourism And Applied Sciences*. 1(1): h: 74-83.
- Dishubinkom.baliprov.go.id/id/Sopir-Angkutan-Umum-Dan-Taksi-Sampaikan-Aspirasi-Ke-Dishubkominfo-Provinsi-Bali
- Ernita, Syamsul Amar, dan Efrizal Syofyan. 2013. Analisis Pertumbuhan Ekonomi, Investasi, dan Konsumsi Indonesia. *Jurnal Kajian Ekonomi*, I(2): h:176-193.
- Ersoy, Aksel. 2012. Understanding Dynamics of Local and Regional Economic Development in Emerging Economies. *Bulletin of Indonesian Economic Studies*. 25(4) h : 1079-1088.
- Eva Kassens. 2009. *Sustainable Transportation An International Perspective. Journal Of Planning, United States of America*.
- Fearnley, Nils. 2013. Free Fares Policies: Impact On Public Transport Mode Share And Other Transport Policy Goals. *International Journal Of Transportation, Institute Of Transport Economics, Norway*. 1(1): h: 75-90.
- Ferdiansyah, Ronaldo. 2009. Kemungkinan Peralihan Penggunaan Moda Angkutan Pribadi Ke Moda Angkutan Umum Perjalanan Depok-Jakarta. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 20(3): h:183-198.
- Fonseca, Sofia Pinto, dan Carlos Brito. 2010. *Service Quality And Customer Satisfaction In Public Transports. International Journal For Quality Research University Of Porto, Portugal*. 4(2): h:125-130.
- Hairulsyah. 2006. Kajian Tentang Transportasi di Kota Medan dan Permasalahannya (Menuju Sistem Transportasi yang Berkelanjutan). *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*.1(3): h:110-120.
- Haryono, Sigit. 2010. Analisis Kualitas Pelayanan Angkutan Umum (Bus Kota) di Kota Yogyakarta. *Jurnal Administrasi Bisnis*, 7(1): h:1-14.
- Hermawan, Bambang Riyanto, dan Kami Hari Basuki. 2009. Pengembangan Angkutan Umum Daerah Suruban Kota Semarang Berbasis Sistem Informasi Geografi. *Jurnal Transportasi*, 9(1): h:39-52.
- Indah. 2014. Hubungan Usia Dan Massa Kerja Dengan Kelelahan Kerja Pada Pengemudi Mobil Tangki PT. Elnusa, Tbk Banjarmasin. *Jurnal Media Sains*. 7(2): h: 203-209.
- Kamaruddin, Ismah Osman dan Che Anizaliana Che Pei. 2012. *Customer Expectations And Its Relationship Towards Public Transport In Klang Valley. Journal Of Asian Behavioural Studies, Malaysia*. 2(5): h: 29-38

- Kesuma, Ni Luh Aprilia. 2015. Analisis Sektor Unggulan dan Pergeseran Pangsa Sektor-sektor Ekonomi Kabupaten Klungkung. JEKT, 8(1) : h : 100-107.
- M. Khezwana dan D A C Maunder. 1994. *International Experiences Of Deregulated Urban Public Transport System. Indian Journal Of Transport Management. Transport Research Laboratory, United Kingdom.*
- Michael Greenberg dan John Renne. 2005. *Physical Activity and Use of Suburban Train Stations: An Exploratory Analysis. Journal of Public Transportation, Rutgers University.* 8(3): h: 89-116
- Munawar, Ahmad. 2007. Pengembangan Transportasi yang Berkelanjutan. Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada.
- Nelwan, Woodford, dan Kawatu. 2014. Hubungan Antara Umur, Posisi Duduk Dengan Keluhan Nyeri Punggung Pada Pengemudi Angkutan Kota Di Belitung. Fakultas Kesehatan Masyarakat, Universitas Sam Ratulangi, Manado.
- Noak, Piers Andreas.dkk. 2013. Persepsi Pemangku Kepentingan (*Stakeholders*) Terhadap Keberadaan Layanan Terminal Penumpang Bus Umum Tipe A, Desa Kapal, Kecamatan Mengwi, Kabupaten Badung. *Laporan Penelitian Hibah Bersaing BOPTN*, Universitas Udayana.
- Parinduri, Rasyad A. 2016. Family Hardship and The Growth Of Micro And Small Firms In Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies.* 50(1) h : 53–73.
- Sari, Nindy Purnama. 2016. Transformasi Pekerja Informal ke Arah Formal: Analisis Deskriptif dan Regresi Logistik. JEKT, 9 (1) : h : 28-36.
- Sangadji, Siti Ardiana A. 2015. Hubungan Antara Massa Kerja Dan Durasi Mengemudi Dengan Keluhan Nyeri Punggung Bawah Di Pangkalan CV. Totabuan Indah Manado 2014. Fakultas Kesehatan Masyarakat Sam Ratulangi.
- Setyowati, Zahroh Shaluhiah, dan Baju Widjasena . 2014. Penyebab Kelelahan Pada Pekerja Mebel. *Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional.* 8(8): h:386-392.
- Siswanto, Dwi. 2013. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember. Skripsi. Ilmu Ekonomi Dan Studi Pembangunan Universitas Jember.
- Surung, Ni Putu Diah Wulandari. 2013. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Umum Trans Sarbagita (Studi Kasus Mahasiswa Universitas Udayana). *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana,* 2(12) : h : 555-563.
- Suyana Utama. 2014. *Aplikasi Analisis Kuantitatif.* Denpasar: Universitas Udayana.
- Tjiptoherijanto, Prijono. 2000. *Mobilitas Penduduk dan Pembangunan Ekonomi.* Naskah NO.20, Fakultas Ilmu Ekonomi Sumber Daya Manusia Universitas Indonesia, Jakarta.

Tood Litman. 2006. *Issues In Sustainable Transportation, International Journal Global Environmental Issues*. 6(4): h: 331-347.

Wahyuni, Sri. 2014. Studi Tentang Mobilitas Penduduk di Kelurahan Sempaja Selatan Kecamatan Samarinda Utara Kota Samarinda. *Jurnal Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman*, 2(1): h:1889-1901.

Yung-yu TSENG dan Wen Long YUE. 2005. *The Role Of Transportation In Logistics Chain. Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, University of South Australia*.

Yuniarti, Hadyana Sukandar, dan Hadi Susiarno. 2013. Analisis Faktor Yang Behubungan Dengan Fertalitas :Suatu Kajian Literatur. *Jurnal Fakultas Kedokteran Universitas Padjadjaran, Bandung*.

Zakaria. 2013. Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Transportasi. *Diponegoro Journal Of Management*, 2(3): h:1-8.