

# SKRIPSI

## ANALISIS *TAKE HOME PAY* SOPIR ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR

ABD MALIK  
A111 15 011



DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020



Optimization Software:  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)

# SKRIPSI

## ANALISIS *TAKE HOME PAY* SOPIR ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh

**ABD MALIK**

**A111 15 011**



Kepada

DEPARTEMEN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR  
2020



# SKRIPSI

## Analisis *Take Home Pay* Sopir Angkutan Umum di Kota Makassar

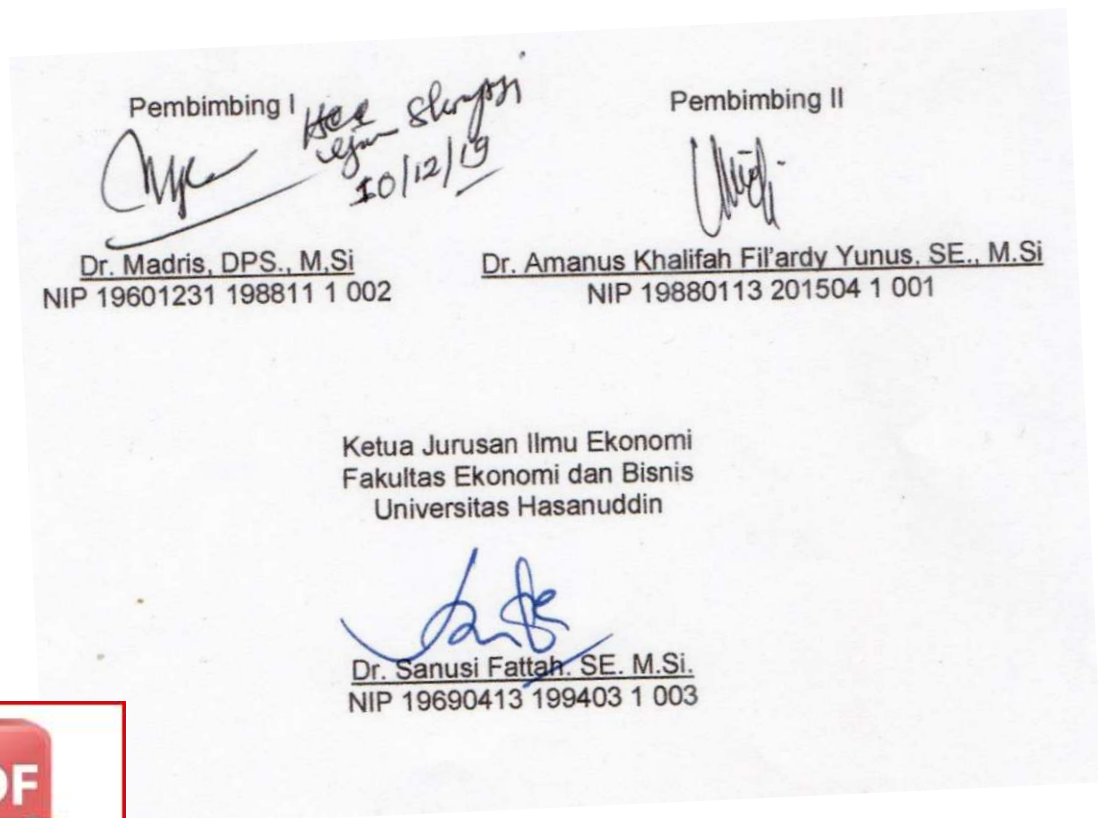
disusun dan diajukan oleh

**ABD MALIK**

**A111 15 011**

Telah diperiksa dan disetujui untuk diseminarkan

Makassar, Desember 2019



Optimization Software:  
[www.balesio.com](http://www.balesio.com)


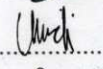
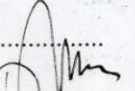
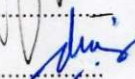

## ANALISIS TAKE HOME PAY SOPIR ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR

disusun dan diajukan oleh:


**ABD. MALIK**  
**A11115011**

telah dipertahankan dalam sidang ujian skripsi  
pada tanggal **14 Januari** 2020  
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,  
Panitia Penguji

No	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1	Dr. H. Madris, DPS., M.Si.	Ketua	1..... 
2	Dr. Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus, SE., M.Si.	Sekretaris	2..... 
3	Dr. Paulus Uppun, SE., MA	Anggota	3..... 
4	Dr. Anas Iswanto Anwar, SE., M.Si.	Anggota	4..... 
5	Dr. Nur Dwiana Sari Saudi S.E., M.Si.	Anggota	5..... 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi  
Fakultas Ekonomi & Bisnis  
Universitas Hasanuddin

  
Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si.  
NIP 19690413 199403 1 003



## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Abd Malik  
NIM : A111 15 011  
Jurusan/Program Studi : Ilmu Ekonomi / Strata Satu (S1)

dengan ini menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi yang berjudul:

### ***Analisis Take Home Pay Sopir Angkutan Umum di Kota Makassar***

adalah karya ilmiah saya sendiri dan sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu perguruan tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila di kemudian hari ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut dan diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).



## PRAKATA

Puji tanpa puja teruntuk kepada Thales, Filsuf asal Yunani Kuno yang telah memprakarsai manusia untuk berfikir secara Rasional. Terima kasih telah mencoba menjelaskan Dunia dan fenomenanya tanpa bersandar pada mitos. Saya sepenuhnya sadar, tanpa landasan pemikiran-Mu saya tak akan membedakan antara Ular dengan Buaya. Tanpa pemikiran-Mu, Skripsi ini kembali hanya akan jadi gundukan sampah.

Terima kasih kepada orangtua penulis yang terus menyokong penulis secara ekonomi. Meskipun penulis sadar, semua yang penulis lakukan tidak sebanding dengan apa yang kalian berikan, namun penulis akan selalu berusaha menjadi yang terbaik dalam *Clan* kita. Sekali lagi terima kasih.

Terima kasih kepada Aristoteles, Jhon Maynard Keynes, serta Adam Smith yang membuka pintu Ilmu Ekonomi atas karya-karya yang mereka buat. Pemikiran yang kalian ciptakan sangat bermanfaat bagi penulis. Dalam kesempatan ini, penulis juga ingin menyampaikan rasa terima kasih tak terhingga atas seluruh bantuannya, yakni kepada:

1. Dekan Fakultas Ekonomi & Bisnis Unhas beserta jajarannya.
2. Bapak Dr. Sanusi Fattah, S.E., M.Si. selaku ketua departemen Ilmu Ekonomi & Bisnis Unhas beserta seluruh dosen. Terima kasih atas bantuan dan segala nasehat yang diberikan hingga penulis menyelesaikan studi.
3. Ibu Dr. Nur Dwiana Sari Saudi, SE., M.Si. selaku penasehat akademik penulis. Terima kasih atas segala bantuan serta nasehat yang telah

“”ikan hingga penulis mampu menyelesaikan studi.

ak Dr. H. Madris, DPS., M.Si. selaku pembimbing I dan Dr. Amanus



Khalifah Fil'ardy Yunus, SE., M.Si. selaku pembimbing II. Terima kasih atas apa yang anda berikan kepada penulis selama proses penyusunan skripsi.

5. Seluruh Dosen, Staff, dan seluruh civitas akademika Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin. Terima kasih saya ucapkan atas ilmu dan cerita yang kalian bagikan.
6. Teman angkatan ANTARES. Entah apa yang penulis harus katakan, ucapan untuk kalian di prakata ini mungkin sudah terwakilkan di Skripsi teman-teman Antares yang telah sarjana lebih dulu.
7. Keluarga Kerajaan LPM MEDIA EKONOMI FEB-UH yang sangat saya cintai dan banggakan. Terima kasih telah menjadi keluarga, sahabat, bahkan menjadi musuh bagi penulis. Penulis tak bisa katakan apa-apa untuk kalian, cukup secerca imajinasi yang bisa saya tinggalkan disini. intinya kita harus tetap Mengudara.
8. Kepada UKPMers yang mengajarkan saya jiwa pemberontakan. Terima kasih atas apa yang kalian berikan. Mungkin tanpa kalian, penulis akan menjadi tak lebih dari seogok mahluk tanpa merek.
9. Keluarga besar Himpunan Mahasiswa Jurusan Ilmu Ekonomi (HIMAJIE) untuk Veirspiritum, Excelsior, Iconic, Spartan, SPultura, Regalians, Spark, Primes, SPhere, Erudite. Terima kasih atas semua cerita serta sejarah yang kita buat.
10. Posko 1 KKN Gel.99 Unhas Kepulauan Selayar. Alwan (sang Dajjal yang lagi Pujangga), Farhan (yang punya setengah Selayar), Marco (sang Panglima Teknik), Ical (Ustas Saenge), Jusman (Budak Cinta), Didit (Fotografer go Internasional). Jiwa kita serasa menyatu menjelajahi pulau

Selayar dengan girang dan gila. Terima kasih saya ucapkan atas semua hal



yang kita kerjakan. Semoga hubungan kita masih tetap terjaga selamanya. Terima kasih juga saya sampaikan kepada teman-teman Posko sebelah, Lili and *friend* yang telah menjadi penyejuk di dalam kesunyian kami. Kalian Hebat!. kepada Bapak Posko yang sangat sabar menghadapi kegilaan kami selama di Selayar semoga sehat selalu.

11. Kepada seluruh sahabat, dosen, pegawai, keluarga yang telah memberikan bantuannya yang belum sempat penulis sebutkan.

Terkahir, dengan segala hormat dan kerendahan hati, penulis mengucapkan banyak terima kasih dan mengharap kritik dan saran yang membangun karena penulis sadar skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Apabila terdapat kesalahan dan kekeliruan dalam skripsi ini, maka sepenuhnya berasal dari penulis.

Makassar, 14 Februari 2019

Abd. Malik





## ABSTRAK

### Analisis Take Home Pay Sopir Angkutan Umum di Kota Makassar

Abd Malik

Madris

Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *take home pay* sopir angkutan umum di Kota Makassar. Populasi yang dalam penelitian ini adalah keseluruhan sopir angkutan umum *pete-pete* di Kota Makassar khususnya yang beroperasi di Kampus Unhas dengan jumlah sampel sebanyak 93 sopir *pete-pete*. Penelitian ini menggunakan data primer dengan melakukan observasi, interview, dan pemberian kuisioner kepada 93 sopir *pete-pete* yang beroperasi di Kampus Unhas. Metode analisis data dilakukan dengan metode kuadrat terkecil biasa (*Ordinary Least Square* atau OLS) melalui program Eviews 8.0. Hasil menunjukkan bahwa variabel lama beroperasi berpengaruh positif terhadap *take home pay* sopir *pete-pete* yang beroperasi di Kampus Unhas, sedangkan variabel lama kemacetan dan panjang trayek berpengaruh negatif terhadap *take home pay* sopir *pete-pete* yang beroperasi di Kampus Unhas. Hasil lain menunjukkan bahwa variabel kualitas kendaraan, umur sopir, pengalaman sopir dan status kepemilikan kendaraan tidak berpengaruh terhadap jumlah *take home pay* sopir angkutan umum *pete-pete* di Kota Makassar yang beroperasi di Kampus Unhas.

**Kata Kunci :** Lama beroperasi, Lama Kemacetan, Kualitas Kendaraan, Umur Sopir, Pengalaman Sopir, Status Kepemilikan Sopir, Panjang Trayek, dan *Take Home Pay*.



## ABSTRACT

### Analysis of Take Home Pay Public Transportation Drivers in Makassar City

Abd Malik

Madris

Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus

This study aims to analyze the take home pay public transportation drivers in Makassar City. The population in this study were all *pete-pete* public transport drivers in Makassar, especially those operating at the Unhas Campus with a total sample of 93 *pete-pete* drivers. This study uses primary data by observing, interviewing and administering questionnaires to 93 *pete-pete* drivers operating at the Unhas Campus. The data analysis method is performed using the ordinary least squares method (OLS) through the Eviews 8.0 program. The results show that the long time operating variable has a positive effect on the take home pay of *pete-pete* drivers operating at the Unhas Campus, while the long traffic jam variable and route length has a negative effect on the take home pay of *pete-pete* drivers operating at the Unhas Campus. Other results indicate that the quality of vehicle, the age of the driver, the driver's experience and the status of vehicle ownership do not effect the number of take home pay for *pete-pete* public transport drivers in Makassar City operating at the Unhas Campus.

**Keywords** : Long Time Operating, Long Traffic Jam, Quality of Vehicle, Age of the Driver, the Driver's Expreience, Status of Vehicle ownership, Route Length, Take Home Pay



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN SAMPUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN .....</b>	<b>iv</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>v</b>
<b>PRAKATA .....</b>	<b>vi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR ISI .....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xv</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	7
1.3. Tujuan Penelitian .....	8
1.4. Manfaat Penelitian .....	9
1.4.1 Manfaat Teoretis .....	9
1.4.2 Manfaat Praktis .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>10</b>
2.1. Landasan Teori.....	10
2.1.1 Konsep Transportasi.....	10
2.1.2 Konsep <i>Take Home Pay</i> .....	16
2.2. Hubungan Antar Variabel.....	21
2.2.1 Hubungan Lama Beroperasi Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	21
2.2.2 Hubungan Lama Kemacetan Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	22
2.2.3 Hubungan Kualitas Kendaraan Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	24
2.2.4 Hubungan Umur sopir Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	26
2.2.5 Hubungan Pengalaman Kerja Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	27
2.2.6 Hubungan Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	28
2.2.7 Hubungan Panjang Trayek Terhadap <i>Take Home Pay</i> .....	28
2.3. Tinjauan Empiris .....	30
2.4. Kerangka Konseptual .....	32
2.5. Hipotesis Penelitian .....	35
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>36</b>
3.1. Ruang Lingkup Penelitian .....	36
3.2. Metode Pengumpulan Data .....	36
3.3. Populasi dan Sampel .....	36
3.4. Metode Analisis Data .....	38
3.5. Definisi Operasional.....	39
<b>PEMBAHASAN.....</b>	<b>41</b>
baran Umum Wilayah.....	41
kteristik Responden.....	44



4.2.1 Karakteristik Responden Menurut Lama Beroperasi.....	44
4.2.2 Karakteristik Responden Menurut Lama Kemacetan.....	45
4.2.3 Karakteristik Responden Menurut Kualitas Kendaraan.....	46
4.2.4 Karakteristik Responden Menurut Umur Sopir.....	47
4.2.5 Karakteristik Responden Menurut Pengalaman Sopir.....	48
4.2.6 Karakteristik Responden Menurut Status Kepemilikan Kendaraan .....	49
4.2.7 Karakteristik Responden Menurut Panjang Trayek .....	50
4.3 Uji Hasil Statistik.....	51
4.3.1 Uji Signifikansi Parameter (Uji T).....	51
4.3.2 Uji Signifikansi Simultan (Uji F).....	55
4.3.3 Uji Kofesien Determinasi (R2).....	56
4.4. Pembahasan.....	56
4.4.1 Lama Beroperasi terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	56
4.4.2 Lama Kemacetan Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	57
4.4.3 Kualitas Kendaraan Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	58
4.4.4 Umur Sopir Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	59
4.4.5 Pengalaman Sopir Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	59
4.4.6 Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	60
4.4.7 Panjang Trayek Terhadap <i>Take Home Pay</i> Sopir Angkutan Umum.....	62
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>63</b>
5.1 Kesimpulan.....	63
5.2 Saran.....	65
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>67</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>70</b>



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Armada dan Panjang Rute Angkutan Umum <i>Pete-Pete</i> di Kota Makassar tahun 2018.....	3
Tabel 3.1	Panjang Rute dan Jumlah Angkutan Umum <i>Pete-Pete</i> Yang Beroperasi di Kampus UNHAS Tamalanrea Makassar, 2018.....	37
Tabel 4.1.1	Banyaknya Kendaraan Mobil Penumpang di Kota Makassar dan Sekitarnya Tahun 2019.....	42
Tabel 4.1.2	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Makassar Tahun 2019.....	43
Tabel.4.2.1	Deskripsi Presentase Lama Beroperasi Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	44
Tabel.4.2.2	Deskripsi Presentase Lama Kemacetan Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	45
Tabel.4.2.3	Deskripsi Presentase Kualitas Kendaraan Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	46
Tabel.4.2.4	Deskripsi Presentase Umur Sopir Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	47
Tabel.4.2.5	Deskripsi Presentase Pengalaman Sopir Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	48
Tabel.4.2.6	Deskripsi Presentase Status Kepemilikan Kendaraan Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	49
Tabel.4.2.7	Deskripsi Presentase Panjang Trayek Berdasarkan Banyaknya <i>Take Home Pay</i> di Makassar.....	50
Tabel 4.3.1	Hasil Uji t.....	51



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual.....	32
-------------------------------------	----



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Peningkatan kualitas pelayanan transportasi umum akan selalu berujung pada semakin murahnya biaya transportasi. Keragaman transportasi mengacu pada kuantitas dan kualitas layanan transportasi yang tersedia dalam situasi tertentu, yaitu pada lokasi dan waktu tertentu, dengan mempertimbangkan kebutuhan dan kemampuan pengguna. Ini dapat mencakup keragaman sehingga dapat mengurangi biaya transportasi. (David J. Forkenbrock dan Glen E. Weisbrod, 2001).

Di Kota Makassar sendiri pilihan moda angkutan umum bervariasi, mulai dari moda transportasi umum *Pete-Pete*, *Busway* Maminasata, taksi, becak motor dan transportasi berbasis *online*. Dilihat dari banyaknya jenis angkutan umum perkotaan membuat masyarakat lebih selektif memilih transportasi umum dengan melihat kualitas dan harga transportasi yang ditawarkan. Hal ini menimbulkan persaingan harga antara transportasi umum konvensional dengan transportasi *online* yang secara tidak langsung akan mempengaruhi *Take Home Pay* sopir angkutan umum konvensional.

Seperti yang diketahui hadirnya angkutan umum *online* inilah yang merupakan salah satu wujud dari peningkatan kualitas pelayanan transportasi yang dapat digambarkan dengan semakin murahnya biaya transportasi. Hal ini tentu saja bisa berdampak baik bagi masyarakat sebagai konsumen serta jenis angkutan yang fleksibel seperti angkutan umum *online*. Namun bagi pekerja

aktor transportasi konvensional seperti sopir angkutan *pete-pete* hal ini mengurangi tingkat kesejahteraannya.



Oleh karenanya, penelitian ini menganalisis tingkat kesejahteraan sopir angkutan umum *pete-pete* dihitung dari besaran *Take Home Pay* yang mereka terima. *Take Home Pay* sendiri merupakan upah yang benar-benar dibawah pulang setelah dikurangi oleh biaya operasional (terduga atau tidak terduga) dan setoran (Harian atau Mingguan). Dari penjelasan tersebut, dapat dinyatakan bahwa *Take Home Pay* merupakan gambaran dari tingkat kesejahteraan sopir angkutan umum *pete-pete*.

Berdasarkan penelitian sebelumnya yang meneliti tentang *Take Home Pay* Sopir Taksi di kota Makassar. Pekerjaan sebagai sopir angkutan Umum seperti taksi merupakan pekerjaan yang memiliki nasib yang berbeda setiap hari terkait uang yang di bawah pulang selalu bervariasi. Kebanyakan pekerja Sopir *Taksi* menganggap bahwa pekerjaannya adalah pekerjaan yang upahnya tidak tetap (Muchriady 2017).

Di kota Makassar sendiri, angkutan umum konvensional sangat populer di kalangan masyarakat dan telah menjadi salah satu sumber mata pencaharian bagi masyarakat di kota Makassar. Sehingga penurunan jumlah armada angkutan umum *Pete-pete* akan berakibat pada menurunnya kesempatan kerja yang kemudian akan meningkatkan angka pengangguran. Jadi betapa pentingnya mengkaji dan mengetahui faktor penentu kesejahteraan sopir angkutan Umum di kota Makassar agar kedepannya dapat meningkatkan kesejahteraan sopir angkutan umum dan dapat menurunkan tingkat pengangguran (Adrianto 2018).





**Tabel 1.1 Jumlah Armada dan Panjang Rute Angkutan Umum *Pete-Pete* di Kota Makassar tahun 2018**

No	Kode trayek	Trayek tujuan	Panjang trayek (km)	Jumlah armada	
				2017	2018
1	A	BTN Minasaupa – Pasar Butung	12,1	95	68
2	B	Pasar Butung – Cenrawasih – Trm. Mallengkeri	20,4	213	178
3	C	Makassar Mall – Tallo	7,4	96	67
4	D	Makassar Mall – Trm. Daya – Perumnas Sudiang	15,9	390	221
5	E	Makassar Mall – UNM – Panakkukang	11,5	109	54
6	F	Makassar Mall – Veteran – Trm. Mallengkeri	10,4	103	83
7	G	Trm. Daya – Makassar Mall	13,3	92	107
8	H	Perm. Antang – Makassar Mall	15,5	114	148
9	I	Makassar Mall – STIKI – Borong	9,3	119	91
10	J	Makassar Mall - Pa'Baengbaeng - Panakkukang	10,2	94	46
11	S	Makassar Mall – BTP	14,8	98	46
12	B1	Trm. Mallengkeri – Cenrawasih – Kampus Unhas	24	88	48
13	C1	Tallo – Kampus Unhas	12,4	4	2
14	E1	Trm. Todoppuli – Kampus Unhas	19,0	104	41
15	F1	Trm. Mallengkeri – Veteran – Kampus Unhas	20,4	45	20
16	R	Pasar Baru – Kampus Unhas	15	2	0
<b>Jumlah</b>			<b>231,6</b>	<b>1.766</b>	<b>1.220</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Makassar, 2018

Tabel 1.1 adalah gambaran terjadinya penurunan jumlah armada Angkutan Umum *Pete-Pete* di kota Makassar. Hal ini dapat dilihat dari 16 trayek secara keseluruhan, hanya satu trayek yang mengalami peningkatan armada yakni trayek Perm. Antang – Makassar Mall. Hampir seluruh Trayek mengalami Penurunan jumlah Armada angkutan umum *pete-pete* dari tahun 2017-2018 penurunan armada terbanyak dialami trayek Mks. Mall–T. Daya– dari 390 Armada menurun hingga 221 armada. Hal ini pula yang menunjukkan bahwa telah terjadi penurunan permintaan akan jasa angkutan



umum *pete-pete* di kota makassar. Hal ini juga semakin menguatkan anggapan bahwa terdapat masalah pada tingkat kesejahteraan sopir angkutan ini.

Pekerjaan Sopir angkutan umum sangat beresiko ketika tidak dapat memenuhi target setoran. Pendapatan Sopir angkutan umum sebagai pekerja di lapangan sangat bergantung terhadap jumlah jam kerja atau waktu beroperasi angkutan umum. Dengan meningkatkan waktu beroperasi maka dapat meningkatkan pendapatan sopir angkutan umum disisi lain juga akan menambah biaya operasional kendaraan (Mundy, 2009).

Konsekuensi lain yang harus dihadapi oleh Sopir angkutan umum dalam bekerja yaitu kemacetan. Padatnya kota besar seperti Makassar yang tidak diimbangi fasilitas transportasi akan berdampak pada kemacetan lalu lintas. Kemacetan menyangkut dua domain sirkulasi, yaitu kendaraan angkutan penumpang pribadi maupun komersil dan juga kendaraan yang membawa muatan barang seperti truck dan mobil konteiner yang harus berbagi infrastruktur yang sama. Dengan demikian, kondisi kemacetan lalu lintas tidak terhindarkan karena penggunaan infrastruktur jalan yang berlebihan Penggunaan infrastruktur yang berlebihan menyebabkan kecepatan kendaraan menjadi lambat sehingga waktu tempuh perjalanan lebih lama dan juga meningkatnya antrian kendaraan (Muchriady, 2017).

Umur kendaraan berpengaruh pada pelayanan transportasi yang dapat diukur dengan jumlah tahun beroperasinya suatu kendaraan, semakin lama umur kendaraan maka kualitas pelayanan akan semakin menurun, beituapun sebaliknya Schumer (1968) dalam Adisasmita (2011). Disamping itu, Umur sopir angkutan umum juga mempunyai pengaruh ke *Take Home Pay* sopir

umum dikarenakan seiring dengan bertambahnya usia sopir, maka besar pula pengalamannya dalam mencari penumpang. Dapat juga



dilihat Dari penelitian yang menyatakan bahwa usia produktif mulai dari usia 16 tahun sampai 60 tahun. Semakin bertambahnya umur maka semakin tinggi pendapatan karena semakin banyak pengalaman dan lebih memiliki rasa loyalitas terhadap pekerjaannya (Cahyono 1998).

Seseorang yang memiliki pengalaman kerja akan semakin terampil dan cepat dalam menyelesaikan pekerjaannya dibandingkan dengan seseorang yang tidak memiliki pengalaman kerja. Dengan pengalaman kerja, seseorang dapat meningkatkan keterampilannya sehingga dapat berkerja lebih efisien dan efektif. Tenaga kerja yang berpengalaman lebih trampil dalam menyelesaikan pekerjaannya dan pada akhirnya akan meningkatkan pendapatan atau upah (Borjas 2016).

Faktor lain yang mempengaruhi *Take Home Pay* sopir angkutan umum yaitu satatus kepemilikan kendaraan yang di operasikan. Hal ini menyebabkan adanya perbedaan pendapatan antara sopir angkutan umum yang menggunakan kendaraan pribadi dengan menggunakan kendaraan orang lain dalam bekerja. Disamping itu, panjang trayek juga mempengaruhi pendapatan sopir angkutan umum dengan melihat terjadinya peningkatan jumlah penumpang yang diangkut ketika jalur yang mereka lalui semakin panjang (Salim, 2002).

Upah erat kaitannya dengan *Take Home Pay* suatu tenaga kerja. Upah sebagai salah satu rangsangan penting bagi pekerja dalam suatu perusahaan dan menjadi dasar pekerja untuk tidak meninggalkan pekerjaannya dengan kata lain, tingkat upah merupakan dorongan utama para pekerja untuk mencukupi kebutuhannya.

Salah satu teori upah yang dikemukakan oleh David Ricardo, yaitu upah alami (*Natural Wage*). Teori upah alami yaitu upah yang besarnya ditentukan pada kekuatan permintaan dan penawaran tenaga kerja di



pasar. Upah alami juga sebagai acuan agar pekerja mendapatkan kehidupan yang layak.

Manusia harus bekerja sebagai bagian esensial dari kehidupan. Manusia bekerja untuk memenuhi kebutuhan pribadi dan bentuk tanggung jawab terhadap keluarga. Disamping itu, bekerja dapat meningkatkan status dan mengikat seseorang kepada individu lain. Adapun insentif yang pekerja peroleh yaitu dalam bentuk fasilitas-fasilitas kesehatan dan uang (Hamzah, 2008).

Aktifitas ekonomi merupakan aktifitas yang dilakukan oleh seseorang untuk memperoleh penghasilan dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup bagi dirinya dan keluarga. Aktifitas ekonomi yang dilakukan oleh anggota keluarga akan menentukan kondisi ekonomi dari keluarga itu sendiri. Sopir angkutan umum dengan berbagai latar belakang pengalaman, pendidikan, dan keahlian dapat memanfaatkan segala sumber dayanya untuk memperoleh upah yang maksimal.

Pekerjaan Sopir angkutan umum ini dapat menampung tenaga kerja yang cepat karena tidak ada kemampuan khusus yang dimiliki. Perusahaan mempertimbangkan kemampuan mengemudi dengan baik dan memiliki surat izin mengemudi. Sopir angkutan umum yang telah memenuhi persyaratan dapat segera bekerja.

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa transportasi yang memadai. Transportasi sebagai sarana pendukung diharapkan dapat mencapai hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Untuk tiap tingkatan pertumbuhan ekonomi dari suatu

diperlukan kapasitas angkutan yang optimum (Kadir, 2006).

Transportasi merupakan komponen penting dari ekonomi yang berdampak



pada pembangunan dan kesejahteraan suatu daerah. Dengan demikian, transportasi dapat memberi manfaat pengembangan ekonomi lokal. Disamping itu sistem transportasi yang efisien dapat mendorong pembangunan ekonomi (Olamigoke & Emmanuel, 2013).

Oleh karena itu, menurunnya angka armada justru meningkatkan jumlah pengangguran sopir *Pete-pete* di Kota Makassar, sehingga sekali lagi diperlukan analisis mendalam terkait faktor-faktor yang mempengaruhi menurunnya jumlah armada angkutan umum *Pete-pete* yang berujung pada tingkat pendapatan yang diperoleh sebagai sopir. Dengan begitu penyebab menurunnya jumlah angkutan umum ini dapat dianalisa sehingga ditemukan jawaban yang nantinya dijadikan sebagai dasar pengambilan kebijakan bagi pemerintah.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka yang menjadi masalah pokok pada penelitian ini adalah:

1. Apakah Lama Beroperasi Berpengaruh Terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar?
2. Apakah Lama Kemacetan berpengaruh Terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar?
3. Apakah Kualitas Kendaraan Berpengaruh Terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar?
4. Apakah Umur sopir Berpengaruh terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar?

Apakah Pengalaman Kerja Berpengaruh Terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar?



6. Apakah Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan umum yang status kepemilikan kendaraannya merupakan milik sendiri dengan sopir angkutan umum yang tidak memiliki status kepemilikan kendaraan.
7. Apakah Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan umum yang mempunyai trayek berjarak panjang dengan sopir angkutan umum yang beroperasi di trayek pendek.

### 1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menjawab rumusan masalah penelitian tersebut di atas, maka penelitian mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Lama beroperasi terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh lama kemacetan terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Kualitas Kendaraan terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Umur Sopir terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar
5. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh Pengalaman Kerja terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar
6. Untuk mengetahui apakah ada perbedaan Status Kepemilikan Kendaraan terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar

Untuk mengetahui apakah ada perbedaan Panjang trayek terhadap *Take Home Pay* Sopir *Pete-pete* di Kota Makassar



## 1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, diharapkan dapat memberikan manfaat bagi :

### 1.4.1 Manfaat Teoritis

- a. Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat untuk menambah pengetahuan dan kajian dibidang ilmu ekonomi pada umumnya dan ekonomi transportasi pada khususnya, disamping itu penelitian ini diharapkan mampu memberikan pencerahan dalam pengembangan keilmuan saat ini.
- b. Sebagai bahan referensi bagi mahasiswa lain yang ingin memperdalam mengenai masalah ekonomi transportasi .

### 1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi industri, pemerintah, ataupun pihak-pihak terkait untuk Mendorong kemajuan ekonomi transportasi.
- b. Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi para Sopir angkutan Umum di kota Makassar terkhusus sopir *Pete-pete* demi meningkatkan *Take Home Pay* atau kesejahteraannya.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Landasan Teoritis

##### 2.1.1 Konsep Transportasi

Pengertian transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui Nasution (1996). Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Pengertian lainnya dikemukakan oleh Soesilo (1999) yang mengemukakan bahwa transportasi merupakan pergerakan tingkah laku orang dalam ruang baik dalam membawa dirinya sendiri maupun membawa barang-barang. Selain itu, Tamin (2000) mengungkapkan bahwa, prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut.

Dengan melihat dua peran yang disampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat membangun wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan ngkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan





pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang-barang.

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Tamin (2000) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang tersedia. Hal ini dapat disimpulkan bahwa transportasi dan perekonomian memiliki keterkaitan yang erat. Di satu sisi transportasi dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi suatu daerah, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka suatu daerah dapat meningkatkan kegiatan ekonominya. Namun di sisi lain, akibat tingginya kegiatan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi meningkat maka akan timbul masalah transportasi, karena terjadinya kemacetan lalu lintas, sehingga perlunya penambahan jalur transportasi untuk mengimbangi tingginya kegiatan ekonomi tersebut. Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegiatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif.

Transportasi yang efektif memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas yang angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan terjangkau secara ekonomi. Transportasi yang efisien dalam arti beban



publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki utilitas yang tinggi.

Permasalahan transportasi tidak hanya terbatas pada terbatasnya prasarana transportasi yang ada, namun sudah merambah kepada aspek-aspek lainnya, seperti pendapatan rendah, urbanisasi yang cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, disiplin yang rendah, dan lemahnya perencanaan dan pengendalian, sehingga aspek-aspek tersebut memperparah masalah transportasi (Tamin 2000).

Penyelesaian masalah transportasi di perkotaan merupakan interaksi antara transpor, tata guna lahan (*land use*), populasi penduduk dan kegiatan ekonomi di suatu wilayah perkotaan Sukarto (2006). Sehingga transportasi sangat berhubungan dengan adanya pembangkitan ekonomi di suatu daerah perkotaan guna memacu perekonomian setempat, penciptaan lapangan kerja, dan untuk menggerakkan kembali suatu daerah. Di dalam mengatasi permasalahan transportasi, Sukarto (2006) mengungkapkan bahwa untuk pemilihan moda transportasi pada dasarnya ditentukan dengan mempertimbangkan salah satu persyaratan pokok, yaitu pemindahan barang dan manusia dilakukan dalam jumlah terbesar dan jarak yang terkecil. Dalam hal ini transportasi massal merupakan pilihan yang lebih baik dibandingkan transportasi individual. Kajian bidang transportasi memiliki perbedaan dengan kajian bidang lain, karena kajian transportasi cukup luas dan beragam serta memiliki kaitan dengan bidang-bidang lainnya.

Kajian transportasi akan melibatkan kajian multi moda, multi disiplin, toral, dan multi masalah, Tamin (2000). Keempatnya dapat dijelaskan berikut. Multi moda merupakan kajian masalah transportasi selalu



melibatkan lebih dari satu moda transportasi. Hal ini karena obyek dasar dari masalah transportasi adalah manusia dan/atau barang yang pasti melibatkan banyak moda transportasi. Apalagi secara geografis, Indonesia merupakan Negara dengan ribuan pulau, sehingga pergerakan dari satu tempat ke tempat lain tidak akan mungkin hanya melibatkan satu moda saja. Hal ini sesuai dengan konsep Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang menggunakan konsep sistem integrasi antarmoda.

Multi disiplin, kajian masalah transportasi melibatkan banyak disiplin ilmu karena kajiannya sangat beragam, mulai dari ciri pergerakan, pengguna jasa, sampai dengan prasarana atau pun sarana transportasi itu sendiri. Adapun bidang keilmuan yang dilibatkan diantaranya adalah rekayasa, ekonomi, geografis, operasi, sosial politik, matematika, informatika dan psikologi.

Multi sektoral, yaitu melibatkan banyak lembaga terkait (baik pemerintah maupun swasta) yang berkepentingan dengan masalah transportasi. Sebagai contoh dalam kasus transportasi *online*, maka lembaga-lembaga yang terkait diantaranya adalah DLLAJ, BPN, Dinas Tata Kota, Kepolisian, Perusahaan Operator kendaraan umum *online*, Dinas Pendapatan Daerah, dan lainnya. Multi masalah, karena merupakan kajian multi moda, multi disiplin, dan multi sektoral, maka akan menimbulkan multi masalah. Permasalahan tersebut sangat beragam dan mempunyai dimensi yang sangat luas pula, seperti masalah sosial, ekonomi, operasional, pengguna jasa dan lainnya. Keempat aspek di atas memberikan indikasi bahwa masalah transportasi merupakan masalah yang cukup kompleks sehingga perlunya keterkaitan pada keempat aspek di atas. Namun demikian, transportasi memberikan peran yang sangat penting bagi pembangunan nasional

keseluruhan, bahkan sebagai aspek penting dalam kerangka ketahanan nasional. Pemecahan masalah transportasi tidaklah serumit kompleksitas.



Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu: sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut, Tamin (2000). Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Pada kondisi tersebut, prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini merupakan penjelasan peran prasarana transportasi yang kedua, yaitu untuk mendukung pergerakan manusia dan barang Selain memahami peran dari transportasi di atas, aspek yang menjadi penting dari sektor transportasi adalah aksesibilitas, karena perlunya transportasi guna mendukung kedua peran yang disampaikan di atas sehingga akan memudahkan aksesibilitas orang dan barang.

Dalam pendekatan transportasi, aksesibilitas merupakan sebuah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna wilayah secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, Black (1981). Sehingga, aksesibilitas merupakan suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah”-nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Pernyataan “mudah” atau “susah” merupakan pernyataan yang sifatnya sangat “subyektif” dan

”, karena setiap orang memiliki persepsi yang berbeda-beda tentang dan susah terhadap aksesibilitas yang mereka rasakan.



Mengungkapkan bahwa aksesibilitas dapat pula dinyatakan dengan jarak. Jika suatu tempat berdekatan dengan tempat lain, maka dapat dikatakan memiliki aksesibilitas yang tinggi, demikian sebaliknya. Jadi suatu wilayah yang berbeda pasti memiliki aksesibilitas yang berbeda, karena aktivitas wilayah tersebut tersebar dalam sebuah ruang yang tidak merata. Akan tetapi sebuah lahan yang diperuntukan untuk bandar udara memiliki lokasi yang tidak sembarangan, sehingga lokasinya pun sangat jauh dari kota karena harus memperhatikan segi keamanan, pengembangan wilayah, dan lainnya (Tamin 2000).

Transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat kita rasa seperti Penghematan biaya operasi dimana Penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraanya dan kondisi sarananya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan seperti Penggunaan bahan bakar, yang dipengaruhi oleh jenis kendaraan, kecepatan, naik-turunya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan Penggunaan pelumas, Penggunaan ban, Pemeliharaan suku cadang, Penyusutan dan bunga, Waktu supir dan waktu penumpang dan Penghematan waktu (Soesilo 1999).

Manfaat lainnya yang menjadi penting dengan adanya proyek transportasi

penghematan waktu bagi penumpang dan barang. Bagi penumpang, mata waktu dapat dikaitkan dengan banyaknya pekerjaan lain yang dapat



dilakukan oleh penumpang tersebut. Untuk menghitungnya dapat dihitung dengan jumlah penumpang yang berpergian untuk satu usaha jasa saja; dan dapat pula dihitung dengan tambahan waktu senggang atau produksi yang timbul apabila semua penumpang dapat mencapai tempat tujuan dengan lebih cepat. Adapun manfaat dari penghematan waktu tersebut dapat dihitung dengan mengalikan perbedaan waktu tempuh dengan rata-rata pendapatan per jam dari jumlah pekerja yang menggunakan fasilitas tersebut. Manfaat penghematan waktu untuk barang terutama dilihat pada barang-barang yang cepat turun nilainya jika tidak segera sampai di pasar, seperti sayur-sayuran, buah-buahan dan ikan. Manfaat lain akibat adanya penghematan waktu tempuh adalah biaya modal (modal atas modal kerja) sehubungan dengan pengadaan persediaan.

### 2.1.2 Konsep *Take Home Pay*

Ketika seseorang menjadi tenaga kerja pada perusahaan maka akan mendapatkan upah. Dalam teori upah tenaga kerja, upah diartikan sebagai hak pekerja yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang. Upah sebagai imbalan dari pemberi kerja kepada pekerja yang dibayarkan menurut suatu perjanjian kerja. Kesepakatan atau peraturan perundang-undangan termasuk tunjangan bagi pekerja dan keluarganya atas suatu pekerjaan atau jasa yang telah atau akan dilakukan.

Dalam buku *The Principle Of Political And Taxation* yang ditulis oleh David Ricardo pada tahun 1817, mengemukakan salah satu teori upah (*wage theory*), bahwa nilai tukar suatu barang ditentukan oleh ongkos yang dikeluarkan untuk menghasilkan barang tersebut. Ongkos berarti bahan mentah dan upah

untuk bertahan hidup (*natural wage*) atau upah yang cukup untuk pemertahanan hidup pekerja dengan keluarganya. Ketika harga dinaikkan laba



perusahaan menjadi meningkat. Dengan meningkatnya laba perusahaan maka akan memancing perusahaan-perusahaan lain untuk masuk sehingga akan terjadi kelebihan produksi (*over supply*) dipasar (Deliarnov, 2009).

Kelebihan penawaran harga barang mendorong turunnya kembali harga barang pada keseimbangan semula. Harga bahan mentah relatif konstan dan yang paling menentukan tingkat adalah upah alami (*natural wage*) tingkat upah alami biasanya ditentukan oleh kebiasaan-kebiasaan atau standar hidup masyarakat (Mankiw, 2003). Teori upah menjadi dasar untuk penetapan *Take Home Pay*. Kaitanya dengan *Take Home Pay* yaitu setelah ongkos berupa bahan bakar, pajak, cicilan pengembalian modal kendaraan dan biaya lain-lain dikeluarkan, maka kelebihan dari ongkos sebagai upah yang diterima yaitu *Take Home Pay*.

Pekerjaan sebagai Sopir angkutan umum dilakukan untuk memenuhi kebutuhan hidup pekerja dan keluarga. Sopir angkutan umum dalam kesehariannya memiliki pendapatan yang tidak tetap, ada jumlah target uang yang harus disetor ke perusahaan sehingga pendapatan upah bersih yang didapatkan selalu berbeda. Pendapatan Sopir angkutan umum berbeda dengan kebanyakan profesi lain dimana banyak profesi yang memiliki pendapatan tetap dalam satu bulan seperti yang dikemukakan oleh Mulyadi (2001), bahwa gaji umumnya merupakan pembayaran atas penyerahan jasa yang dilakukan terhadap karyawan dan dibayarkan secara tetap perbulan. Menurut Gilarso (1992), Upah bersih adalah gaji pokok ditambah tunjangan kemudian dikurangi bermacam-macam potongan seperti pajak, dana hari tua dan lain-lain.

Kualitas Pelayanan yang baik (*service quality*) terhadap penumpang akan

atkan *Take Home Pay* Sopir angkutan umum. Menurut Kotler (2007),

elayanan jasa diperlukan sikap *Responsiveness* atau ketanggapan yaitu



suatu kemauan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (responsif) dan tepat kepada pelanggan dengan penyampaian informasi yang jelas. Kerusakan fisik dari kendaraan umum adalah tanggung jawab para Sopir angkutan. Pemeriksaan dilakukan sebelum dan sesudah kendaraan dioperasikan oleh Sopir. Sehingga apabila terjadi lecet pada badan kendaraan atau kerusakan maka akan menjadi tanggung jawab sopir angkutan yang telah mengoperasikannya. Hal ini menjadi tantangan bagi Sopir angkutan umum untuk bekerja lebih hati-hati karena ketika terjadi kesalahan maka akan berdampak pada berkurangnya *Take Home Pay* Sopir angkutan umum tersebut.

Teori yang membahas mengenai hubungan jenis pekerjaan dengan upah tenaga kerja dalam pasar kerja adalah teori upah hedonik dari Jeremy Bentham. Teori ini didasari suatu pemikiran hedonisme yang menghipotesakan bahwa masing-masing orang akan berperilaku sebagaimana yang dipikirkannya untuk dapat memaksimalkan kebahagiaannya (seperti pada pendapatan yang diterimanya) dan menghindari resiko, seperti bekerja pada kondisi kerja yang tidak menyenangkan (McConnell, et al, dalam Ramayana, 2006).

Teori hedonic menggambarkan *trade off* antara upah dan kerja. Upah sering dikonotasikan '*good*' dan kerja atau pekerjaan dikonotasikan '*bad*' sebab ada probabilitas untuk terjadi kecelakaan. Apabila probabilitas kecelakaan tidak terjadi maka pekerjaan dimasukkan ke dalam kategori '*good*'. Ada *trade off* yang dihadapi pengusaha, antara upah yang harus dibayarkan dengan tingkat keamanan yang harus disediakan untuk pekerja. Oleh karena itu, untuk menjaga tingkat profit yang *given*, perusahaan harus memilih: (1) membayar dengan upah rendah dan menyediakan *safety job* atau (2) membayar dengan upah tinggi dan

tindakan untuk mengurangi resiko diperkecil (Tarmizi, 2012).





Pada hakikatnya pendapatan yang diterima oleh seseorang maupun badan usaha tentunya dipengaruhi oleh banyak faktor, seperti tingkat pendidikan dan pengalaman seorang, semakin tinggi tingkat pendidikan dan pengalaman maka makin tinggi pula tingkat pendapatannya, kemudian juga tingkat pendapatan sangat dipengaruhi oleh usia, modal kerja, jam kerja, akses kredit, jumlah tenaga kerja, tanggungan keluarga, jenis barang dagangan (produk) dan faktor lainnya. Pada umumnya masyarakat selalu mencari tingkat pendapatan tinggi untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya, akan tetapi dibatasi oleh beberapa faktor tersebut (Nazir, 2010).

Menurut Arfida BR (2003: 157-159) berbagai tingkat upah atau pendapatan terkait dalam struktur tertentu yaitu: 1) *Sektoral* : Struktur upah sektoral mendasarkan diri pada kenyataan bahwa kemampuan satu sektor berbeda dengan yang lain. Perbedaan karena alasan kemampuan usaha perusahaan. Kemampuan finansial perusahaan ditopang oleh nilai produk pasar. 2) *Jenis jabatan* : Dalam batas-batas tertentu jenis-jenis jabatan sudah mencerminkan jenjang organisatoris atau keterampilan. Perbedaan upah karena jenis jabatan merupakan perbedaan formal. 3) *Geografis* : Perbedaan upah lain mungkin disebabkan karena letak geografis pekerjaan. Kota besar cenderung memberikan upah yang lebih tinggi dari pada kota kecil atau pedesaan. 4) *Keterampilan* : Perbedaan upah yang disebabkan keterampilan adalah jenis perbedaan yang paling mudah dipahami. Biasanya jenjang keterampilan sejalan dengan jenjang berat-ringannya pekerjaan. 5) *Seks* : Perbedaan diakibatkan jenis kelamin, di mana seringkali upah golongan wanita lebih rendah daripada apa yang diterima laki-laki, ceteris paribus. 6) *Ras* : Meskipun menurut hukum

perbedaan upah karena ras tidak boleh terjadi, namun kenyataannya  
 an itu ada. Hal ini mungkin karena produk kebudayaan masa lalu,



sehingga terjadi stereo type tenaga menurut ras atau daerah asal. 7) Faktor lain : Daftar penyebab perbedaan ini mungkin dapat diperpanjang dengan memasukan faktor-faktor lain, seperti masa hubungan kerja, ikatan kerja dan lainnya.

Sedangkan faktor-faktor yang menimbulkan perbedaan upah antara lain:

1) Permintaan dan Penawaran Tenaga Kerja: Permintaan dan penawaran tenaga kerja dalam sesuatu jenis pekerjaan sangat besar peranannya dalam menentukan upah di sesuatu jenis pekerjaan. Di dalam sesuatu pekerjaan di mana terdapat penawaran tenaga kerja yang cukup besar tetapi tidak banyak permintaannya, upah cenderung rendah. Sebaliknya di dalam sesuatu pekerjaan di mana terdapat penawaran tenaga kerja yang terbatas tetapi permintaannya sangat besar, upah cenderung tinggi. 2) Perbedaan corak pekerjaan Kegiatan ekonomi meliputi berbagai jenis pekerjaan.

Ada diantara pekerjaan tersebut merupakan pekerjaan ringan dan sangat mudah dikerjakan. Tetapi ada pula pekerjaan yang harus dikerjakan dengan mengeluarkan tenaga fisik yang besar, dan ada pula pekerjaan yang harus dilakukan dalam lingkungan yang kurang menyenangkan. 3) Perbedaan kemampuan, keahlian, dan pendidikan Kemampuan, keahlian, ketrampilan para pekerja di dalam sesuatu jenis pekerjaan adalah berbeda. Jika hal tersebut lebih tinggi maka produktivitas akan lebih tinggi upah yang didapat pun akan lebih tinggi. Tenaga kerja yang lebih berpendidikan memperoleh pendapatan yang lebih tinggi karena pendidikan mempertinggi kemampuan kerja dan kemampuan pekerja menaikkan produktivitas. 4) Pertimbangan Bukan Uang Daya tarik sesuatu pekerjaan bukan saja tergantung kepada besarnya upah yang ditawarkan. Ada

perumahan yang tersedia, jauh dekatnya rumah pekerja, apakah berada di pusat kota atau di pinggiran, apakah di tempat yang ramai atau di tempat yang terpencil, dan pertimbangan lainnya. Faktor-



faktor bukan keuangan seperti ini mempunyai peranan yang cukup penting pada waktu seseorang memilih pekerjaan. Seseorang sering kali menerima upah yang rendah apabila pertimbangan bukan keuangan sesuai dengan keinginannya. 5) Mobilitas Pekerja Upah dari sesuatu pekerjaan di berbagai wilayah dan bahkan di dalam sesuatu wilayah tidak selalu sama. Salah satu faktor yang menimbulkan perbedaan tersebut adalah ketidaksempurnaan dalam mobilitas tenaga kerja. Ketidaksempurnaan mobilitas pekerja disebabkan oleh faktor geografis dan institusional Sukirno (2008)

## 2.2 Hubungan Antar Variabel

### 2.2.1 Hubungan Lama Beroperasi Terhadap *Take Home Pay*

Menurut Mubyarto (1990) “Tingkat pencurahan jam kerja adalah persentasi banyaknya jam kerja yang digunakan terhadap jumlah kerja yang tersedia”. Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sangat sulit untuk dipisahkan. Pendapatan dan upah diperoleh seseorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja dalam menghasilkan barang dan jasa.

Menurut Sudarman(1990) menyatakan bahwa besarnya pendapatan seseorang tergantung pada sedikit banyaknya waktu yang digunakan untuk bekerja, semakin lama ia bekerja akan semakin besar pula penghasilannya semakin lama orang bekerja semakin sedikit waktu yang tersedia untuk bersenang senang. Hubungan jumlahjam kerja dan pendapatan adalah sangat erat, hal ini dapat dijelaskan tenaga kerja yang jam kerjanya lebih sedikit perminggu cenderung memperoleh penghasilan lebih rendah dibandingkan

mereka yang jam kerjanya 35 jam atau lebih dalam satu minggu. Jumlah a yang sangat kurang atau sedikit tidak selalu berhubungan dengan



pendapatan, karena hal ini berkaitan dengan produktivitas dan tenaga kerja itu sendiri

Rahmad hidayat sanang (2018) meneliti Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkot Trayek 34 Sadang Serang –Caringin Periode Tahun 2016 –2017. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin. Penelitian ini dilakukan di terminal Sadang Serang. Faktor –faktor yang diuji dalam penelitian ini adalah pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang –Caringin sebagai variabel independen. Sedangkan jam kerja, jumlah rit, jumlah penumpang, penggunaan bahan bakar minyak, perspektif transportasi berbasis online dan perspektif kemacetan sebagai variabel dependen. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial variabel Jam kerja, Jumlah Rit, dan Jumlah Penumpang mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan Sopir Angkot Trayek 34 Sadang Serang –Caringin. Sedangkan variabel Penggunaan Bahan Bakar Minyak, Perspektif Transportasi Berbasis Onlinedan Perspektif Kemacetan berpengaruh negatifdan tidak signifikan. Secara simultan seluruh variabel berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang –Caringin sebesar 53,8%.

### 2.2.2 Hubungan Lama Kemacetan Terhadap *Take Home Pay*

Kemacetan merupakan salah satu indikasi dari ketidak teraturnya pemanfaatan suatu barang publik yang menjadi kebutuhan masyarakat banyak, misalnya jalan raya. Keberadaan suatu barang publik di mana setiap orang berhak untuk menggunakan atau mengambil manfaatnya tanpa bisa dilarang

guna lainnya. Kondisi kemacetan dapat menyebabkan *tragedy of* yaitu penurunan manfaat dari suatu barang publik yang harus



ditanggung oleh semuanya. Terkait dengan *Take Home Pay* Sopir angkutan umum, dengan adanya lama kemacetan dapat menambah biaya operasional yang dapat mengurangi pendapatan (Muchriady 2017).

Penelitian yang dilakukan Soesilowati (2008), yang meneliti tentang dampak pertumbuhan ekonomi kota Semarang terhadap kemacetan lalu lintas, didapatkan hasil kesimpulan bahwa hilangnya waktu dan tingginya biaya operasional akibat meningkatnya jumlah kendaraan. Mirlanda (2011), mengungkapkan dalam penelitiannya yang berjudul "Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas Di Ibukota". Penelitian tersebut membahas dampak yang terjadi akibat kemacetan di Jakarta, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa kemacetan terbukti merugikan pengguna jalan, yaitu antara lain kerugian waktu, kenyamanan dan hilangnya pendapatan saat terjadi kemacetan.

Menurut Santoso (2017), dalam manajemen lalu lintas perkotaan, mengemukakan bahwa kerugian yang diderita akibat dari masalah kemacetan dikuantifikasikan dalam satuan moneter sangatlah besar, yaitu kerugian karena waktu perjalanan menjadi panjang dan semakin lama, biaya operasi kendaraan menjadi lebih besar dan polusi kendaraan yang dihasilkan semakin bertambah. Pada kondisi macet kendaraan melaju dengan kecepatan yang sangat rendah, pemakaian BBM menjadi sangat boros, mesin kendaraan menjadi lebih cepat aus dan buangan kendaraan yang dihasilkan lebih tinggi kandungannya. Pada kondisi kemacetan pengendara cenderung menjadi tidak sabar yang akan mengarah pada tindakan tidak disiplin yang pada akhirnya memperburuk kondisi kemacetan. Dengan demikian, banyak dari para Sopir yang mengurangi perjalanan yang tidak mendesak karena banyaknya

biaya operasional yang harus ditanggung.



Tingkat kemacetan lalu lintas membuat para pengendara kendaraan bermotor menjadi tidak nyaman, khususnya yang memang bekerja di jalan sebagai Sopir. Rasa tidak nyaman yang dialami manusia dijelaskan dalam ilmu Ergonomi sebagai suatu aplikasi ilmu pengetahuan yang memperhatikan karakteristik manusia yang perlu dipertimbangkan dalam perancangan dan penataan sesuatu yang digunakan, sehingga antara manusia dengan benda yang digunakan tersebut terjadi interaksi yang lebih nyaman dan efektif. Salah satu yang dipaparkan yaitu mengurangi waktu yang terbuang.

Berdasarkan penelitian Leck, Bekhor & Gat (2008), mengemukakan bahwa perbaikan transportasi dalam bentuk pengurangan waktu perjalanan secara otomatis dapat menyebabkan manfaat kesejahteraan yang substansial. Dilakukan investigasi untuk melihat apakah perbaikan transportasi dapat memicu dampak ekonomi kesejahteraan di daerah perifer dan juga memberikan kontribusi untuk menaikkan upah tenaga kerja. Simulasi numerik dilakukan untuk menguji hipotesis penelitian mengenai hubungan positif antara peningkatan aksesibilitas dan kesejahteraan ekonomi. Demikian pula, yang dikemukakan oleh Bosede, Abalaba & Afolabi (2013) tentang penelitian di Nigeria bahwa investasi transportasi yang dilakukan pada infrastruktur transportasi memiliki kontribusi positif yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

### 2.2.3 Hubungan Kualitas Kendaraan terhadap *Take Home Pay*

Schumer (1968) dalam Adisasmita (2011) mengemukakan bahwa umur kendaraan berpengaruh pada pelayanan transportasi yang dapat diukur dengan jumlah tahun beroperasinya suatu kendaraan, semakin lama umur kendaraan

ualitas pelayanan akan semakin menurun, beituapun sebaliknya. an ini senada dengan Syukria Darman (2015), dalam penilitiannya



Dengan judul “Analisis Tingkat Kualitas Pelayanan Jasa Transportasi Taksi dan Loyalitas Konsumen Pada PT Putra Transpor Nusantara Bandung”. Kepuasan pelanggan merupakan salah satu kunci keberhasilan suatu perusahaan dalam mempertahankan eksistensinya di pasar, apalagi dengan semakin tingginya tingkat persaingan. Dengan memperhatikan aspek ini diharapkan perusahaan dapat mendorong konsumen untuk loyal dan mempromosikan jasa perusahaan kepada potensial konsumen, yang pada akhirnya akan meningkatkan keuntungan perusahaan. PT Putra Transpor Nusantara merupakan salah satu perusahaan yang bergerak dalam bidang transportasi taksi di Bandung. Oleh karena itu sangatlah penting untuk mengetahui penilaian konsumen atas pelayanan yang telah diberikan selama ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penilaian konsumen atas pelayanan yang diberikan dan mengetahui faktor pelayanan yang dianggap penting oleh konsumen, tetapi belum baik dalam pelaksanaannya. Penelitian ini dilakukan dengan metode survey yang melibatkan 100 responden pelanggan sopir taksi PT Putra Transpor Nusantara dengan memberikan pertanyaan yang diberikan rating scale (skala Likert). Dari informasi yang diperoleh melalui survey, data diolah oleh penulis dengan memberikan rata-rata dan panjang kelas interval. Berdasarkan hasil jawaban responden, dapat disimpulkan bahwa kualitas pelayanan jasa pada pengguna jasa taksi Putra adalah kurang baik, dilihat dari rata-rata umur kendaraan responden keseluruhan diatas 10 tahun. Sedangkan untuk loyalitas konsumen terhadap taksi Putra secara keseluruhan sebesar 3,42 yang berarti baik. Uji statistik dengan menggunakan kolerasi rank Spearman diperoleh nilai rs sebesar 0,621 yang menunjukkan bahwa terdapat hubungan yang positif dan searah antara kualitas

loyalitas konsumen. Sedangkan analisis koefisien determinasi ( $K_d$ ) 38,56% yang menunjukkan bahwa kualitas pelayanan memberikan



pengaruh terhadap loyalitas dan sisanya di pengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti oleh penulis. Berdasarkan pengujian hipotesis didapat bahwa  $t$  hitung = 7,84 lebih besar dari  $t$  tabel = 1,553, maka terbukti bahwa kualitas pelayanan jasa memiliki pengaruh yang positif terhadap loyalitas konsumen. Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disarankan perlu melakukan pengecekan rutin terhadap sopir dan karyawan, kebersihan mobil, kelengkapan fasilitas serta pengecekan terhadap argo meter yang sesuai dengan standar perhitungan Dinas Perhubungan Kota Bandung.

#### **2.2.4 Hubungan Umur Sopir Terhadap *Take Home Pay***

Bagi seorang pekerja, umur selalu menjadi batasan dalam produktivitas kerjanya. Umumnya, semakin tua umur seseorang maka produktivitas yang dimiliki juga akan semakin menurun. Menurunnya produktivitas juga akan mengurangi pendapatan bagi seorang pekerja. Menurut Widyaningsing dan Latifa (2008), seorang sopir rentan terhadap berbagai penyakit seperti peningkatan tekanan darah, kurang gizi, dan stres karena berkendara. Berbagai penyakit tersebut ditimbulkan akibat umur sopir yang semakin tua namun dituntut untuk selalu berkonsentrasi pada saat berada jalan. Selain itu, keadaan lalu lintas juga akan meningkatkan stres bagi sopir sehingga menyebabkan munculnya komplikasi terhadap penyakit lainnya. Berbeda dengan sopir yang telah melewati umur produktifnya, mereka yang lebih muda akan memiliki produktivitas yang lebih tinggi karena kemampuan fisik dan psikis yang lebih baik. Menurut Sasmitha dan Ayuningsasi (2017), umur dengan produktivitas tinggi adalah pekerja yang berumur antara 25-50 tahun dan bila telah berada di

r tersebut, maka produktivitasnya akan semakin menurun.





### 2.2.5 Hubungan Pengalaman Kerja Terhadap *Take Home Pay*

Findeisen (2013), dalam penelitiannya menggunakan *panel* sosial ekonomi di Jerman terkait pekerjaan dan keanekaragaman resiko pekerjaan. Tenaga kerja muda menjadi sampel dalam penelitian ini, namun tidak ditemukan pekerja yang mau mengambil resiko karena belum memiliki pengalaman kerja. Pekerja yang memiliki pengalaman kerja lebih berani dalam menghadapi resiko. Pengalaman kerja dimasa lalu menjadi pelajaran untuk perkerjaan dimasa akan datang, sehingga tidak terulang kegagalan dimasa lalu. Dengan memiliki pengalaman kerja, pekerja akan lebih siaga dan siap menghadapi berbagai hambatan.

Menurut Rhamadhany dkk (2015), Pengalaman memiliki kecenderungan terhadap meningkatnya pendapatan pengemudi angkutan umum. Pengalaman membuat pengemudi dapat mengatur kapan waktu tepat untuk mencari penumpang dan dimana banyak penumpang. Pengalaman kerja dapat diartikan sebagai tingkat penguasaan pengetahuan, serta keterampilan seseorang dalam bekerja diukur dari masa kerja, tingkat pengetahun dan keterampilan.

Bertambahnya pengalaman di dalam mengerjakan suatu pekerjaan atau memproduksi suatu barang, dapat menurunkan biaya operasional. Semakin tinggi pengalaman pekerja, maka semakin efisien dan efektif dalam proses bekerja sehingga dapat meningkatkan pendapatan pekerja (Gitosudarmo,1999). Terkait dengan penelitian di atas, George (2005) berpendapat bahwa pengembangan mutu modal manusia dapat melalui pengalaman kerja. Pengalaman kerja seseorang dapat meningkatkan keterampilan sehingga dapat bekerja lebih efisien dan efektif. Tenaga kerja yang berpengalaman lebih terampil dalam menyelesaikan pekerjaannya.



### 2.2.6 Hubungan Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap *Take Home Pay*

Penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014), dengan judul “Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan di Kota Makassar”. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa pengalaman kerja, jam kerja, dan kepemilikan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar. Variabel-variabel tersebut mempengaruhi secara positif terhadap pendapatan sopir, artinya peningkatan yang dialami pada variable-variabel akan berdampak pada peningkatan pendapatan sopir pete-pete. Hal ini menunjukkan bahwa setiap upaya sopir pete-pete untuk memanfaatkan pengalaman kerja, meningkatkan jam kerja, mematok tarif yang sesuai dan memiliki mobil angkutan sendiri akan berdampak terhadap peningkatan pendapatan secara umum pada sopir pete-pete.

Simbolon (2003) dalam bukunya *Ekonomi Transportasi* mengungkapkan bahwa Penggunaan kendaraan pribadi dalam melakukan kegiatan distribusi akan mengurangi biaya transportasi sehingga dapat memberi keuntungan bagi perusahaan dan demikian sebaliknya jika dalam proses distribusi dengan menggunakan kendaraan sewa maka biaya yang akan dikeluarkan juga semakin besar.

### 2.2.7 Hubungan Panjang Trayek Terhadap *Take Home Pay*

Angkutan umum kota beroperasi menurut trayek kota yang sudah ditentukan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003, pelayanan angkutan kota dilaksanakan dalam jaringan trayek kota, yaitu trayek kota seluruhnya berada dalam satu daerah kota Kota atau wilayah ibukota

en. Menurut Joko Setijowarno dan Frazila (2001), trayek pelayanan kota dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk dan penyebarannya,



serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan kota. Umumnya dalam suatu wilayah Kota terdapat beberapa buah trayek dimana masing-masing trayek mempunyai rute tersendiri yang harus dilewati oleh angkutan kota.

penelitian yang dilakukan oleh M. Zahari M.S (2010) dengan judul “Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Jambi lintas”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui besarnya pendapatan yang diperoleh sopir angkot di Kota Jambi dan untuk faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkot di Kota Jambi. Analisis data dilakukan dengan pendekatan deskriptif dan regresi berganda. Data dan informasi yang dikumpulkan berupa data primer yang diperoleh langsung dari 100 orang sopir secara Simple Random Sampling. Hasil penelitian menunjukkan, pendapatan sopir sebagian besar mencapai diatas Rp. 1.000.000,- perbulan, ini telah memenuhi standar upah minimum yang ditetapkan pemerintah daerah untuk tahun 2009 sebesar Rp. 800.000,- perbulan. Dilihat dari hasil regresi berganda, terbukti faktor jam kerja efektif, panjang rute dan jumlah penumpang berpengaruh secara signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir angkot, dimana nilai F hitung sebesar (11,328) lebih besar dari F tabel (2,76).

Kesimpulan dari penelitian ini adalah jam kerja efektif, panjang rute dan jumlah penumpang merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot di Kota Jambi. Secara bersama-sama jam kerja efektif, panjang rute dan jumlah penumpang mampu menjelaskan pendapatan sopir angkot di Kota Jambi sebesar 90,8 persen, sementara sisanya sebesar 9,2 persen diterangkan oleh variabel lainnya yang tidak diteliti. Hubungan antara variabel X (jam kerja efektif, biaya operasional dan jumlah penumpang) dan variabel Y berkorelasi

ng kuat yaitu sebesar 0,953. Secara bersama-sama variabel X memiliki



pengaruh yang signifikan terhadap variabel Y. Dimana nilai F hitung (11,328) lebih besar dari F tabel (2,76).

### 2.3 Tinjauan Empiris

Muchriady (2017) meneliti tentang *Analisis Karakteristik Pendapatan Pekerja Transit di Makassar: Jumlah Perjalanan Transportasi dan Pola Jam Kerja*. Penelitian ini bertujuan untuk menyelidiki sejauh mana pengaruh langsung atau tidak langsung dari jumlah perjalanan transportasi terhadap pendapatan Sopir Taksi, melalui pola jam kerja. Penelitian ini menggunakan data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui kuesioner kepada sebanyak 200 Sopir Taksi di Makassar sebagai sampel. Data sekunder diperoleh dari Kantor Transportasi, Makassar yaitu berapa banyak taksi yang beroperasi di Makassar. Data dianalisis menggunakan Model Persamaan Simultan (SEM). Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) jumlah perjalanan transportasi memiliki efek negatif dan signifikan terhadap pendapatan Sopir Taksi. (2) jumlah perjalanan transportasi memiliki efek positif dan signifikan pada pola jam kerja. (3) pola jam kerja tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap pendapatan Sopir Taksi.

Akbar Aidil (2014) meneliti tentang Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota (*Petepete*) Di Kota Makassar Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengetahui dan menganalisis besarnya pengaruh pengalaman kerja, jam kerja, penentuan tarif dan jarak tempuh terhadap pendapatan sopir *Pete-pete* di kota Makassar, (2) mengukur apakah ada perbedaan signifikan kepemilikan mobil *Pete-pete* terhadap pendapatan sopir

di kota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif yang dilaksanakan 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.

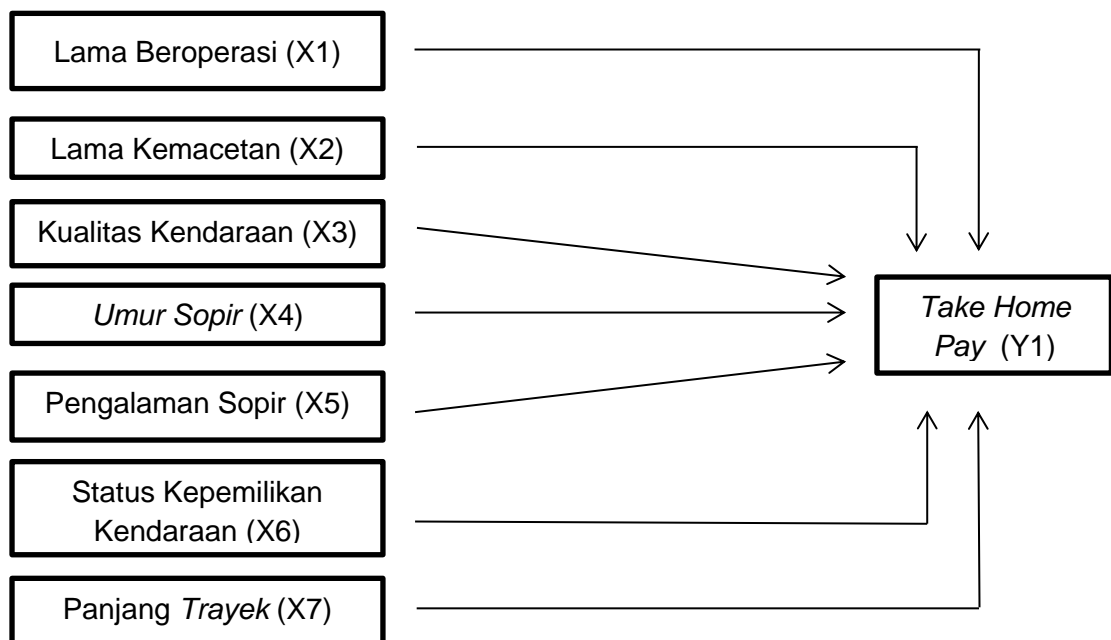
Adriato (2018) dalam penelitiannya terkait *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Angkutan Umum Pete-Pete di Kota Makassar*. Menemukan bahwa biaya angkutan umum *pete-pete* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap permintaan jasa angkutan umum *pete-pete*. Sementara itu, biaya angkutan umum *online* dan pendapatan pengguna jasa angkutan umum *pete-pete* tidak berpengaruh signifikan terhadap permintaan jasa angkutan umum *pete-pete*. Adapun temuan penelitian lainnya menunjukkan bahwa terdapat perbedaan permintaan jasa angkutan umum *pete-pete* berdasarkan kepemilikan kendaraan pribadi dengan kecenderungan pengguna yang tidak memiliki kendaraan pribadi memiliki tingkat permintaan yang lebih tinggi. Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menggambarkan bahwa jasa angkutan umum *pete-pete* masih dapat tetap eksis di tengah munculnya pesaing berupa angkutan umum *online*. Penelitian ini lebih mengedepankan aspek permintaan jasa angkutan umum *pete-pete*.

penelitian yang pernah dilakukan Dwi Siswanto (2013) dengan judul, “Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkot Pedesaan Arjasa Kabupaten Jember”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk hui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir



angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunnya armada angkutan desa dari tahun ke tahun, fenomena juga terjadi di 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. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.

#### 2.4 Kerangka Konseptual



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual



Penelitian ini akan menganalisis pengaruh Lama Beroperasi (X1), Lama kemacetan (X2), Kualitas Kendaraan (X3), Umur Sopir (X4), Pengalaman Sopir (X5), status Kepemilikan Kendaraan (X6), panjang Trayek (X7) terhadap *Take Home Pay* (Y1). Dimana terdapat variabel independen Waktu Beroperasi, Lama kemacetan, Umur Kendaraan, Umur Sopir, Pengalaman Sopir, status Kepemilikan Kendaraan, Trayek, dan variabel dependen yaitu *Take Home Pay*.

Kerangka Konseptual diatas menunjukkan bahwa hubungan lama beroperasi angkutan berpengaruh Positif terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum. Hal ini berarti, semakin lamanya waktu beroperasi angkutan umum maka *Take Home Pay* yang didapatkan oleh sopir Angkutan umum akan semakin besar (Mabruroh 2003).

Lama kemacetan berpengaruh negatif terhadap *Take Home Pay* Sopir Angkutan umum. Ketika terjadi kemacetan maka menyebabkan meningkat biaya operasional yaitu menguapnya bahan bakar karena mesin dalam kondisi menyala. Soesilowati (2008) meneliti dampak pertumbuhan ekonomi kota Semarang terhadap kemacetan lalu lintas. Hasil kesimpulan dampak kemacetan yaitu waktu yang terbuang dan meningkat biaya operasional. Hal ini juga disampaikan oleh Santoso (2017), mengemukakan bahwa dalam manajemen lalu lintas perkotaan, apabila dikuantifikasi kerugian yang diderita akibat dari kemacetan, dalam satuan moneter sangatlah besar. Kerugian tersebut yaitu waktu perjalanan menjadi panjang dan makin lama, biaya operasioal kendaraan menjadi lebih besar dan polusi kendaraan yang dihasilkan makin bertambah.

Umur Kendaraan berpengaruh Negatif terhadap *Take Home Pay* sopir angkutan umum dikarenakan semakin lama umur angkutan umum, maka

menurun pula kualitas pelayanan kendaraan yang akan berakibat pada nya jumlah penumpang Schumer (1968) dalam Adisasmita (2011).



Umur sopir berpengaruh negatif terhadap *Take Home Pay* sopir angkutan umum. Dalam penelitian Widyarningsih dan Latifah (2008) semakin tua umur seseorang, maka produktivitas juga akan menurun. Hal ini disebabkan karena kerentanan seorang sopir terhadap penyakit seperti peningkatan tekanan darah, kurang gizi, dan stres karena berkendara.

Menurut Rhamadhany dkk (2015), Pengalaman memiliki kecenderungan terhadap meningkatnya pendapatan pengemudi angkutan umum. Pengalaman membuat pengemudi dapat mengatur kapan waktu tepat untuk mencari penumpang dan dimana banyak penumpang. Pengalaman kerja dapat diartikan sebagai tingkat penguasaan pengetahuan, serta keterampilan seseorang dalam bekerja diukur dari masa kerja, tingkat pengetahuan dan keterampilan.

Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan berdasarkan status kepemilikan kendaraan. Dikarenakan sopir angkutan tidak lagi mengeluarkan biaya sewa kendaraan kepada perusahaan atau penyedia kendaraan angkutan sehingga dapat meningkatkan *Take Home Pay* sopir angkutan umum. Hal ini juga di dukung oleh penelitian Akbar (2014), dengan judul “Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan di Kota Makassar” yang mengatakan bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkutan berdasarkan status kepemilikan kendaraan.

Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan berdasarkan panjang rute. dikarenakan semakin panjang rute yang dijalani angkutan umum maka jumlah penumpang juga akan lebih banyak. Hal ini dikarenakan angkutan umum mempunyai kesempatan mendapatkan penumpang lebih besar karena penyebaran penduduk dan kegiatan ekonomi lebih banyak daripada angkutan yang beroperasi di rute yang lebih pendek (Setijowarno dan Frazila 2001).





## 2.5 Hipotesis

1. Diduga lama beroperas berpengaruh positif dan signifikan secara langsung terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum.
2. Diduga lama kemacetan berpengaruh negatif dan signifikan secara langsung terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum.
3. Diduga kualitas kendaraan berpengaruh negatif dan signifikan secara langsung terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum.
4. Diduga Umur Sopir berpengaruh positif dan signifikan secara langsung terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum.
5. Diduga Pengalaman Kerja berpengaruh positif dan signifikan secara langsung terhadap *Take Home Pay* Sopir angkutan umum.
6. Diduga Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan umum yang status kepemilikan kendaraannya merupakan milik sendiri dengan sopir angkutan umum yang tidak memiliki status kepemilikan kendaraan.
7. Diduga Terdapat perbedaan *Take Home Pay* sopir angkutan umum yang mempunyai trayek berjarak panjang dengan sopir angkutan umum yang beroperasi di trayek pendek.

