BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tingkat pendapatan masih menjadi indikator utama tingkat kesejahteraan masyarakat, disamping berbagai indikator sosial ekonomi lainnya. Perkembangan tingkat pendapatan masyarakat dapat dilihat dari tingkat pendapatan perkapita atau pendapatan rata-rataperpenduduk. Dengan mengetahui pendapatan perkapita suatu negara, kita akan mengetahui tingkat perkembangan kesejahteraan masyarakatnya. Kesejahteraan masyarakat berpengemudi ditingkatkan oleh pemerintah lewat pembangunan. Dengan pembangunan di berbagai sektor, diharapkan akan meningkatkan output berkualitas dalam bentuk barang dan jasa. Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah juga tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung misalnya transportasi.

Transportasi merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian. Kemajuan transportasi akibat kebutuhan manusia untuk bepergian ke lokasi atau tempat yang lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan sesuatu barang (M. Nur. Nasution, 2004:13).

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sebuah moda yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Oleh karena itu transportasi menjadi bagian integral dari suatu fungsi masyarakat, karena menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif. Negara Indonesia yang terdiri dari kira-kira 13.000 pulau, dengan jumlah penduduk yang lebih dari dua ratus juta orang tentu saja sistem pengangkutan (transportasi) menjadi suatu hal yang sangat penting sekali.(Manurung 2007)

Angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Permintaan akan angkutan adalah jenis permintaan tak langsung, berawal dari kebetuhan manusia akan berbagai barangdan jasa (Warpani, 2002). Kebutuhan akan barang dan jasa seringkali tidak dapat dipenuhi di satu guna lahan dan hanya dapat diperoleh di guna lahan lainnya yang terpisah oleh jarak, sehingga dibutuhkan angkutan sebagai sarana transportasi dalam melakukan perjalanan menuju guna lahan tempat dimana barang dan jasa tersebut dapat diperoleh.

Dari segi kelompok konsumen, (Warpani, 2002) menyatakan bahwa terdapat dua kelompok konsumen jasa angkutan yaitu paksawan (captive riders)yang tidak memiliki akses dalam menggunakan kendaraan pribadi dan pilihwan (choice riders) yang mampu memiliki kendaraan sendiri atau memilih moda yang akan digunakan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan umum, pelayanan angkutan umum diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Mempunyai jadwal tetap yang tidak terjadwal
2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi
3. Pelayanan angkutan bersifat lambat,berhenti pada setiap terminal dengan waktu menunggu lebih lama.
4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan sekurang-kurangnya terminal (C)

Daerah umum dan perkotaan memiliki ciri yang berbeda, akan tetapi kota dan desa tersebut memiliki hubungan yang erat. Didaerah perkotaan konsentrasi penduduknya lebih tinggi sehingga mengakibatkan kota menjadi pusat dari berbagai kegiatan, sebaliknya di daerah umum yang koonsentrasinya lebih rendah, kegiatan utamanya adalah bertani da berternak. Bahan baku yang diperlukan untuk kegiatan di kota diperoleh dari hasil pertanian umum, sedangkan hasil industri dari kota juga diperlukan oleh masyarakat umum dalam memenuhi kebutuhannya, oleh karena itu terjadilah hubunga yag erat antara kota dengan desa, maka untuk menghubungkan kedua daerah umum tersebut tersebut diperlukan moda sarana jasa pengangkutan yang memadai.

Di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap sendiri terdapat 2 jenis angkutan umum yang sering di gunakan yaitu pete-pete dan bemor.

Angkot adalah singkatan dari angkutan kota. Di beberapa kota disebut juga pete-pete (Makassar), sodako (Medan), dan labi-labi (Aceh). Angkutan jenis ini merupakan alat jasa transportasi yang pada dasarnya merupakan jenis kendaraan angkutan yang sangat populer di seluruh kota di Indonesia. Pada umumnya jenis kendaraannya sama, yaitu buatan jepang bermerek Suzuki Carry. Badan belakang kendaraan dimodifikasi untuk menyediakan tempat duduk bagi penumpang yag saling berhadapan memanjang di kiri dan kanan kendaraan. Di sebelah kanan muat enam penumpang, sedangkan di sebalah kiri hanya terdapat 4 sampai 5 tempat duduk karena terdapat pintu masuk dan keluar bagi penumpang.Bemor adalah singkatan dari Becak Motor yang merupakan kendaraan roda tiga asal Gorontalo, kendaran ini adalah ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor jenis sepeda motor di bagian belakang atau sampingnya.Angkutan umum yang ada di Kecamatan Maritengngae seperti pete-pete dan bemor, angkutan umum ini merupakan sarana transportasi yang vital. Angkutan umum yang ada di Kecamatan Maritengngae mempunyai tarif yang berbeda-beda sesuai dengan trayek dan tujuan tertentu, serta moda angkutan mana yang digunakan dalam melakukan jasa pengangkutan.

Maka dari itu penelitian ini akan membahas tentang "**Analisis Pengaruh Tingkat Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap".** untuk mengetahui seberapa besar tingkat pendapatan yang diperoleh dari pengemudi

angkutan umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang ada di atas maka akan dikemukakan berberapa rumusan masalah diantaranya:

1. Berapa besar tingkat pendapatan yang di peroleh pengemudiangkutan umum di kecamatan maritengngae kabupaten sidrap.
2. Manakah moda angkutan umum yang dominan di digunakan oleh masyarakat di kecamatan maritengngae kabupaten sidrap.

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui besar tingkat pendapatan yang di peroleh dari pengemudi angkutan umum diKecamatan Mritengngae Kabupaten Sidrap.
2. Untuk mengetahui angkutan umum mana yang dominan digunakan oleh masyarakat di kecaamatan maritengngae kabupaten sidrap.

4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat ilmiah

Hasil penelitian ini di harapkan menjadi bahan kajian ilmiah pada bidang ilmu ekonomi, khususnya pengkajian terhadap analisis tingkat kesejahteraan pengemudi angkutan umum di kecamatan maritengngae kebupaten sidenreng rappang.

2. Manfaat praktis

Hasil penelitian ini diharapkan menjadi sumbang siaran bagi semua pihak.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Teori

1. Pengertian Angkutan umum

Angkutan umum masal atau mass transit adalah layanan jasa angkutan yang memiliki trayek dan jadwal tetap. Contohnya adalah bus dan kereta api. Jenis angkutan ini bukan melayani permintaan melainkan menyediakan layanan tetap, baik jadwal, tarif maupun lintasannya. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Ahmad Munawar, 2001, dalam Poltak Situmeang, 2008). Pengangkutan umum dibedakan dalam tiga kategori utama yaitu Angkutan Antar Kota, Angkutan Perkotaan dan Angkutan Umum. Angkutan Antar Kota dibagi dua yaitu Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), yakni pelayanan jasa angkutan umum antar kota yang melampaui batas administrasi provisi, dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), yakni pelayanan jasa angkutan umum antar kota dalam satu wilayah administrasi provinsi.

Angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2007 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah setiap kendaraan yang di sediakan untuk digunakan untuk umum dengan di pungut bayaran.

Penjabaran lebih lanjut tentang angkutan umum ini dijabarkan dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang angkutan jalan

yang di dalamnya berisi tentang ketepatan struktur trayek, persyratan dan proses perizinan trayek, pedoman penentuan tarif dan ketentuan lain.

Menurut Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2007 pasal 36 disebutkan bahwa : Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari :

1. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari satu kota ke kota lain.
2. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota.
3. Angkutan umum yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah umum.
4. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui batas negara lain.

Penggunaan angkutan umum pada sistem trnsportrasi kota sangat penting karena angktuan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota. Masyarakat kota pada dasarnya terbagi menjadi dua kelompok utama yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive*. Kelompok *choice* ini adalah orang-orang yang mempunyai pilihan *(choice)* dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Kelompok *choice* merupakan orang-orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi karena mampu secara finansial untuk memilik kendaraan pribadi, secara legal memiliki SIM dan secara fisik cukup sehat dan mampu mengemudikan sendiri kendaraannya.

Kelompok captive adalah kelompok orang yang tergantung kepada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Kelompok ini terdiri dari orang-orang yang tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi, baik karena alasan fisik (terlalu kecil, sakit atau terlalu tua), alasan legal (tidak memiliki SIM) atau alasan finansial (tidak memiliki kendaraan pribadi) (LPM ITB, 1997: II-3). Dengan semakin banyaknya kelompok captive maka makin banyk pula pengguna angkutan umum, yang berarti makin banyak pula tingkat kebutuhan akan sistem angkutan umum.

Namun jika kondisi angkutan umum relatif baik, maka jumlah kelompok choice yang menggunakan angkutan umum cukup signifikan. Seblaiknya jika kondisi pelayanan angkutan umum jelek, maka banyak orang yang memilih menjadi kelompok choice dan meeggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakannya. Jika hal ini dibiarkan terus menerus maka jumlahh penggunaan kendaraan pribadi akan semakin meningkat dan akan menjadi beban lalu lintas yang semakin besar dari waktu ke waktu

3. Konsep Pendapatan

Teori Neo Klasik mengemukakan bahwa dalam rangka memaksimalkan keuntungan menggunakan faktor-faktor produksi sedemikian rupa sehingga setiap produksi yang dipergunakan menerima atau diberi imbalan sebesar nilai pertambahan hasil marginal dari faktor produksi tersebut. Selain itu Neo Klasik juga menyatakan bahwa tenaga kerja memperoleh penghasilan senilai dengan pertambahan hasil

marginalnya (Simanjuntak, 1998: 127). Pendapatan merupakan seluruh penerimaan baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun dari hasil industri yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku pada saat itu (Suroto, 1992:23).

Keadaan ekonomi biasanya selalu mengacu pada kedudukan khusus seseorang dalam masyarakat berhubungan dengan orang lain dalam lingkungannya. Manfaat yang diperoleh dan hak serta tugas yang dimilikinya begitu pula dengan kondisi ekonomi keluarga tersebut biasanya ditentukan oleh sumber pendapatan, jenis pekerjaan, besarnya pendapatan dan jumlah tanggungan dalam keluarga.

Menurut Poewadarminta (1996 : 226) mengemukakan bahwa “hasil pencaharian (usaha), perolehan sesuatu yang didapatkan”. Sedangkan Djojohardikusumo (1995 : 52) mengumukakan “Pendapatan adalah barang-barang dan jasa yang mempengaruhi tingkat hidup”. Pengertian tersebut menekankan bahwa pendapatan sebagai perwujudan balas jasa atau partisipasi dimana tergambar melalui sumbangan dalam bentuk faktor-faktor produksi, yang mendapatkan balas jasa tertentu. Sedangkan Sukirno (2000 : 49) mengemukakan bahwa “Pendapatan pribadi yaitu semua jenis pendaptan yang diperoleh tanpa memberikan suatu kegiatan apapun yang diterima oleh penduduk suatu negara”. Hal senada dikemukan oleh Soekartawi (1995 : 57) bahwa “Pendapatan adalah selisih antara penerimaan dan total biaya” jadi: Pd = TR-TC.

Dimana Pd = Pendapatan

TR = Total Penerimaan

TC = Total Biaya

Peningkatan pendapatan masyarakat memberikan kesempatan untuk memperbaiki dan meningkatkan mutu serta jumlah barang dan jasa yang dikonsumsi. Menurut Boe diono (1992:94) secara singkat faktor pendapatan seorang warga masyarakat ditentukan oleh :Jumlah faktor produksi yang dia miliki yang bersumber dari hasil tabungan yang dia miliki dari tahun lalu serta warisan dan pembelian,serta harga per unit dari masing-masing faktor produksi.Harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pasar produksi.

Dalam penelitian ini menggunakan konsep penghasilan antara jumlah output yang dijual dengan tingkat harga tertentu. Secara matematis dapat dirumuskan sebagai berikut (Rosyidi, 1998:237):

TR = P x Q

TR = Total pendapatan dari hasil pendapatan pada tingkattertentu

P = Harga Barang yang dihasilkan yang per unit

Q = Jumlah barang yang mampu dihasilkan.

Kebijaksanaan ekonomi selalu ditujukan untuk meningkatkan pendapatan juga untuk mempertinggi kesejahteraan dalam artian yang seluas -

luasnya. Kegiatan pembangunan ekonomi selalu dipandang sebagai bagian dari seluruh usaha pembangunan yang dijalankan oleh masyarakat. Pembangunan ekonomi meliputi usaha suatu mayarakat untuk mengembangkan kegiatan ekonomi dan mempertinggi tingkat pendapatan. Tingkat pendapatan yang rendah menyebabkan tingkat konsumsi yang dilakukan masyarakat juga rendah. Pembangunan ekonomi sebagai bagian dari pembangunan nasional merupakan usaha masyarakat bersama-sama dengan Pemerintah untuk mengembangkan aktivitas ekonomi juga meningkatkan pendapatan.

Menurut Sumardi dkk (1995:93) bahwa pendapatan adalah penghasilan yang berupa uang yang diterima dari :

1. Gaji atau upah yang diperoleh dari kerja pokok, sampingan, lembur dan kerja kadang-kadang;
2. Dari usaha sendiri yang meliputi hasil dari usaha sendiri, komisi,pengumpulan dari kerajinan rumah;
3. Dari investasi yakni pendapatan yang diperoleh dari kerja sosial.

Pendapatan sebagai sumber penghasilan seseorang untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari adalah sangat penting artinya bagi kelangsungan hidup dan penghidupan seseorang secara langsung maupun tidak langsung. Tingkat pendapatan seseorang akan mempengaruhi terhadap kondisi fisik maupun psikis dari setiap kegiatan yang diikutinya. Tingkat pendapatan adalah suatu ukuran untuk memenuhi status ekonomi seseorang (Bintarto, 1996:228). Karyawan selalu memilih

tingkat output yang mampu memberikan keuntungan total yang maksimum. Jika telah mencapai posisi ini tidak ada kecenderungan bagi karyawan untuk merubah output yang dihasilkan.

Teori Neo Klasik mengemukakan bahwa dalam rangka memaksimalkan keuntungan menggunakan faktor-faktor produksi sedemikian rupa sehingga setiap produksi yang dipergunakan menerima atau diberi imbalan sebesar nilai pertambahan hasil marginal dari faktor produksi tersebut. Selain itu Neo Klasik juga menyatakan bahwa tenaga kerja memperoleh penghasilan senilai dengan pertambahan hasil marginalnya (Simanjuntak,1998:127). Pendapatan merupakan seluruh penerimaan baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun dari hasil industry yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku pada saat itu (Suroto, 1992:23).

Pendapatan adalah seluruh hasil yang diterima dari pembayaran atas penggunaan faktor-faktor produksi yang dimiliki, baik berupa uang maupun barang yang berasal dari pihak lain maupun dari hasil industry yang dinilai atas dasar sejumlah uang dari harta yang berlaku saat itu (Sukirno, 2000:43).

Tujuan yang hendak dicapai dalam pembangunan itu adalah meningkatkan pendapatan serta kesejahteraan masyarakatnya. Peningkatan pendapatan masyarakat memberikan kesempatan untuk memperbaiki dan meningkatkan mutu serta jumlah barang dan jasa yang dikonsumsi. Menurut Boediono(1992:94) secara singkat faktor pendapatan

seorang warga masyarakat ditentukanoleh :

1. Jumlah faktor produksiyangia milikiyangbersumber dari :
    a. hasil tabungan dari tahunlalu;
    b. warisan dan pembelian.
2. Hargaper unit dari masing-masing faktor produksi

Harga ini ditentukan oleh kekuatan penawaran dan permintaan pasar produksi. Dalam penelitian ini menggunakan konsep penghasilan antara jumlah output yang dijual dengan tingkat harga tertentu.Secara matematis dapat dirumuskan sebagai berikut (Rosyidi, 1998:237):

3. Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan

a. Pengaruh Curahan Jam Kerja terhadap Pendapatan

Curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang dicurahkan oleh setiap tenaga kerja selama proses produksi. Penyediaan tenaga kerja juga dipengaruhi oleh lamanya orang bekerja selama satu minggu. Lama bekerja dalam setiap minggu masing-masing orang tidak sama. Ada orang yang bekerja penuh, tetapi banyak juga orang yang bekerja hanya beberapa jam setiap minggunya atas keinginan sendiri atau terpaksa.

Terbatasnya kesempatan untuk bekerja penuh atau karena hal lain, oleh karena itu dalam menyediakan waktu untuk bekerja tidak cukup hanya mempertimbangkan jumlah jam kerja orang yang bekerja tiap harinya. Akan tetapi perlu juga diperhatikan berapa jam orang tersebut bekerja dalam setiap minggunya (Simanjuntak, 1990:20). Tingkat

pencurahan jam kerja adalah persentase banyaknya jam kerja yang dicurahkan terhadap jumlah kerja yang tersedia (Mubyarto, 1990:36). Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sulit untuk dipisahkan.

Pendapatan dan upah diperoleh seseorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja yang menghasilkan barang dan jasa. Tingkat upah pada sektor ini, umumnya dipengaruhi oleh curahan jam kerja, karena tingkat upah yang ditentukan dalam sektor ini bukan tingkat upah target melainkan oleh unit barang dan jasa yang dihasilkan.

Jumlah orang yang bekerja dipengaruhi oleh tingkat produktivitas kerja. Banyak yang bekerja keras tetapi banyak juga yang bekerja dengan sedikit usaha atau curahan jam kerja tetapi hasil yang diperoleh dari kedua cara itu tidak sama. Sudarman (1990:66) 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.

b. Pengaruh Lama Pemakaian Kendaraan terhadap Pendapatan

Lama pemakaian kendaraan dapat berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum, hal ini berkaitan dengan kondisi kendaraan maupun efisiensi pemakaian kendaraan. Semakin lama kendaraan itu dipakai maka kondisi dan efisiensi dari kendaraan itu mengalami penurunan karena kendaraan akan mengalami banyak

kerusakan yang akan menurunkan pelayanan kepada konsumen. Teori pilihan konsumen *(preferences of the consumer)* menjelaskan bahwa konsumen akan memilih barang dan jasa sesuai dengan selera dan tingkat kepuasan *(satisfaction)* yang akan diperoleh konsumen dan konsumen akan mendapatkan guna *(utility)* karena mengkonsumsi sejumlah komoditi selama periode waktu tertentu (Sudarman,1992:16).

Dalam hal ini lama pemakaian kendaraan sangat mempengaruhi pendapatan pengemudi angkutan umum karena seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa semakin lama usia kendaraan maka kendaraan tersebut sudah tidak efisien lagi dalam operasionalnya dan pelayanan yang diberikan kepada konsumen juga semakin berkurang, oleh karena itu konsumen atau penumpang angkutan umum akan memilih angkutan umum yang dapat memberikan pelayanan yang lebih baik sehingga konsumen atau penumpang angkutan umum memperoleh kepuasan.

c. Pengaruh Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan

Teori tentang lama bekerja seseorang telah dikemukakan oleh Moenir (1998:41) bahwa semakin lama seseorang dalam pekerjaan maka ia semakin berpengalaman, matang dan mahir dalam pekerjaan yang dipertanggungjawabkan kepadanya. Pengalaman kerja seseorang tidak mudah dicatat melalui survei, oleh sebab itu tingkat umur sering dianggap sebagai indikator masa kerja dengan asumsi bahwa masa kerja adalah umur pada tahun yang berlaku dikurangi umur pada saat mulai kerja.

Lama bekerja merupakan suatu ukuran dalam praktek latihan yang

ditujukan untuk meningkatkan ketrampilan pekerjaan baik secara horisontal maupun secara vertikal. Secara horisontal berarti memperluas aspek-aspek atau jenis pekerjaan yang diketahui. Peningkatan secara vertikal berarti memperdalam mengenai mutu di bidang tertentu. (W. Arthur Lewis) berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi itu akan dapat menguntungkan bagi masyarakat bukan karena kesejahteraan ekonomi itu diperlukan untuk meningkatkan kebahagiaan dalam hidup tetapi kesejahteraan itu akan menambah jajaran pilihan yang lebih manusiawi.

Kesejahteraan itu akan memberikan padanya kemerdekaan untuk memilih peluang-peluang yang lebih besar memiliki barang dan jasa yang lebih banyak atau menolak keinginan-keinginan mementingkan makna material dalam hidup untuk mencapai tujuan hidup yang lebih damai (Todaro, 1995:144). Dengan adanya pilihan itu berarti seseorang yang bekerja dalam kurun waktu yang lebih lama pada bidang yang sama atau sejenis menunjukkan bahwa pekerjaannya merupakan pilihan yang paling baik atau lebih cocok dari berbagai jenis pekerjaan yang ada. Semakin lama masa kerjanya maka ia akan semakin terampil dalam bidangnya yang berarti pekerjaannya sesuai dengan pilihannya.

Lamanya bekerja seseorang akan memperluas wawasannya, dan dengan demikian juga akan dapat meningkatkan daya serapnya terhadap hal-hal yang baru. Pengalaman kerja dengan sendirinya juga akan dapat meningkatkan pengetahuan dan kecerdasan serta ketrampilanseseorang.

Semakin lama dan semakin intensif pengalaman kerja akan semakin besarlah peningkatan tersebut.

Inilah yang memungkinkan orang bisa menghasilkan barang dan jasa yang makin lama makin banyak, beragam dan bermutu (Suroto, 1992:7).Tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum pada umumnya berbeda menurut lama mereka bekerja sebagai pengemudi. Hal ini disebabkan oleh banyaknya pengalaman yang dimiliki, terutama berkaitan dengan karakter penumpang. Dengan mengetahui berbagai karakter penumpang inilah maka pengemudi dapat memberikan pelayanan yang baik sehingga memuaskan penumpang yang pada akhirnya akan menarik mereka untuk menjadi pelanggan.

d. Pergerakan dan Kebutuhan terhadap Angkutan Umum

Karakteristik akan kebutuhan terhadap angkutan umum bagi setiap individu sangat berbeda, dimana hal ini dipengaruhi oleh karateristik penduduk dan pola penggunaan lahan. Karakteristik penduduk ini berawal dari adanya perbandingan antara kelompok masyarakat *Choice* dan *Captive* yang pada akhirnya akan menentukan banyaknya model dan rute angkutan yang akan dilaluinya.

e. Prasarana Jalan

Secara umum kondisi jaringan jalan di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap beberapa tahun terakhir ini terjadi peningkatan kuantitas dan kualitasnya, tetapi di sisi lain untuk mempertahankan kondisi

fisiknya memerlukan biaya yang besar dari segi pemeliharaan dari jalan tersebut. Hal ini sangat menjadi beban biaya yang harus dikeluarkan oleh Pemerintah Kabupaten Sidrap. sehingga diperlukan dana pembangunan, peningkatan, dan pemeliharaan dari jalan tersebut. Masalah lainnya adalah tingkat kerusakan jalan akibat kualitas jalan/beban jalan yang ada tidak sesuai dengan beban kendaraan yang melalui jalan tersebut, sehingga berakibat rusaknya jalan sebelum umur teknis jalan tersebut tercapai.

f. Penduduk

Semakin banyak jumlah penduduk, maka peningkatan pada sektor jasa angkutan kota juga akan ikut meningkat itu dikarenakan tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi. Sehingga akan banyak orang yang akan menggunakan angkutan kota untuk melakukan segala aktifitasnya dengan begitu banyak pihak yang merasa diuntungkan dan menimbulkan efek yang positif bagi kedua belah pihak antara penyedia jasa dan pengguna jasa tersebut. Dengan begitu bisa kita katakan bahwa penduduk akan menggunakan jasa angkutan kota, apabila pelayanan yang diberikan dapat menimbulkan rasa nyaman dan harganyapun relatif murah, sehingga dengan begitu sama-sama memperoleh keuntungan.

g. Perbandingan Angkutan Kota

Angkutan kota pete-pete merupakan angkutan kota yang relatif murah bila dibandingkan dengan angkutan kota yang lain misalnya taksi.

Taksi merupakan angkutan kota yang fasilitasnya sangat memuaskan tetapi harga tarifnya relatif mahal ditentukan melalui argo, sedangkan pete-pete harga tarifnya relatif murah dan ditentukan melalui kesepakatan antara pihak pengemudi dan pihak penumpang.

Dalam hal ini bagi orang yang berpendapatan tinggi pasti lebih memilih taksi untuk melakukan segala aktifitasnya, sebaliknya bagi orang yang berpendapatan rendah akan lebih memilih pete-pete dalam menjalankan aktifitasnya.

B. Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti (Tahun)	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Mistry Pakar Rosnandi (2012)	Analisis Kinerja Angkutan Kota Magelang Jalur 2	Kinerja Angkutan kota Magelang jalur 2 belum memadai karena *Load factor* belum memnuhi standar dari Departemen perhubungan dan Jumlah penumpang yang menggunakan jasa Angkutan di Kota Magelang jalur 2,masih jauh dari target

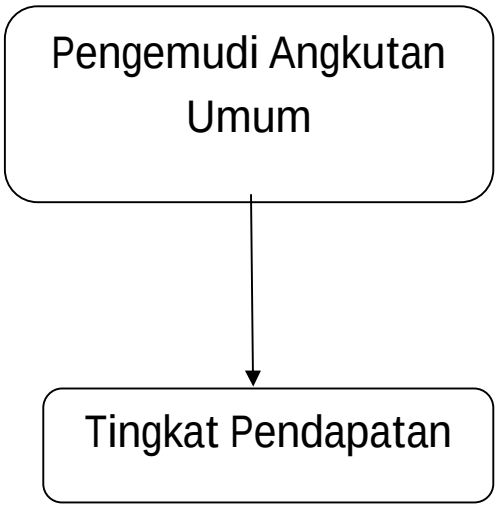
		pencapaian.
2	Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi Angkutan umum terminal arjasa Kabupaten Jember	faktor curahan jam kerja,lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan pengemudi angkutan umum di terminal Arjasa. faktor curahan jam kerja secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.

C. Kerangka Pikir

Pada dasarnya angkutan merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Permintaan akan

angkutan adalah jenis permintaan tak langsung, berawal dari kebetuhan manusia akan berbagai barang dan jasa (Warpani, 2002). Kebutuhan akan barang dan jasa seringkali tidak dapat dipenuhi di satu guna lahan dan hanya dapat diperoleh di guna lahan lainnya yang terpisah oleh jarak, sehingga dibutuhkan angkutan sebagai sarana transportasi dalam melakukan perjalanan menuju guna lahan tempat dimana barang dan jasa tersebut dapat diperoleh.

Gambar 1.1



D. Hipotesis

Berdasarkan landasan teori dan hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya, maka hipotesis yang disampaikan dalam penelitian ini adalah :

1. Curahan jam kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi angkutan umum di kecamatan Maritengngae;
2. Lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh negative terhadap pendapatan pengemudi angkutan Umum di kecamatan maritengngae;
3. Pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pengemudi angkutan umum di kecamatan Maritengngae.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Maritengngae Sidrap pada bulan November 2017 hingga Januari2018. Pemilihan lokasi tersebut dilakukan untuk mengetahui bagaimana tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap, dalam hal ini kebutuhan angkutan umum juga dapat menjangkau pengembangan wilayah disekitanya

B. Desain Penelitian

Desain penelitian merupakan suatu rancangan atau tatacara untuk menjabarkan berbagai variabel yang akan di teliti, kemudian membuat hubungan antara suatu variabel dengan variabe lain, sehingga akan mudah dirumuskan masalah penelitiannya, penelitian yang relevan, rumusan hipotesis yang diajukan, metode penelitian, instrumen penelitian, teknik analisis yang digunakan dan kesimpulan yang di harapkan. Penelitian ini bersifat deskriptif yang berusaha menggambarkan masalah analisis tingkat pendapatan usaha angkutan umu di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2008:115), “Populasi adalah wilayah generalisasi terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentuditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan”

Pada penelitian ini yang menjadi populasi adalah seluruh masyarakat yang berada di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap yang berprofesi sebagai pengemudi angkutan umum, baik sebagai sopir pete-pete maupun bemor. Dari keseluruhan masyarakat yang berada di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap yang berprofesi sebagai pengemudi angkutan umum sebanyak 599, dimana jumlah pengemudi pete-pete sebanyak 4 dan bemor sebanyak 595. Penulis memilih atau mengambil sampel sebagai responden sebanyak 10%.

2. Sampel

Menurut Sugiyono (2008:116) “sampel adalah sebagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”. Sedangkan menurut Arikunto (2008:116) “Penentuan pengambilan Sample sebagai berikut :

1. Apabila kurang dari 100 lebih baik diambil semua hingga penelitiannya merupakan penelitian populasi.
2. Jika jumlah subjeknya besar dapat diambil antara 10-15% atau 20-55% atau lebih.

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik pengambilan sampel sampel secara insidental. Teknik pengambilan sampel secara insidental adalah teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti. Dari jumlah keseluruhan masyarakat yang berprofesi sebagai pengemudi angkutan umum sebanyak 599 orang, penulis memilih atau mengambil sampel sebagai responden sebanyak 10%.

D. Definisi Operasional Variabel

Guna menghindari kesalahan dalam mengartikan variabel yang dianalisis dan memberikan penjelasan terkait ruang lingkup penelitian maka dijelaskan yang menjadi variabel dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari ‘kendaraan pribadi.
2. Pendapatan adalah imbalan yang diberikan kepada tenaga kerja langsung atau pekerja kasar dan atau yang berpindah-pindah yang hasil kerjanya dapat di ukur dengan satuan tertentu (jumlah fisik barang yang dihasilkan atau masa atau jasa pekerjaan yang diserahkan). Besarnya gaji maupun upah ditentukan oleh elemen-elemen yang ada didalam gaji atau upah itu sendiri.

E. Teknik Pengumpulan Data

1. Kuesioner (Angket)

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2013). Teknik pengumpulan data ini dilakukan untuk mendapatkan informasi melalui pertanyaan atau pernyataan tertulis yang diajukan kepada pengemudi kendaraan umum (pete-pete dan bemor) di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidenreng Rappang.

2. Dokumentasi

Menurut (Suharsimi Arikunto, 2013), di dalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki sumber-sumber tertulis seperti buku, majalah, dokumen, peraturan, catatan harian, dan sebagainya. Teknik pengumpulan data ini dilakukan untuk mendapatkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidenreng Rappang, Terminal Pangkajene dan Pangkalan bemor yang terdapat di Pangkajene yang merupakan pusat alur angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidenreng Rappang.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian (Suharsimi Arikunto, 2013), merupakan alat yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar penelitian lebih muda dan hasilnya mudah diolah. Penelitian ini menggunakan

instrumen berupa kuesioner (angket) yang memuat pertanyaan atau pernyataan tertulis yang diajukan kepada pengemudi kendaraan umum dalam hal ini bemor dan pete-pete. Yang menjadi pertimbangan dalam penyusunan adalah kemudahan responden dalam mengisi kuesioner.

G. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas dua sumber, yaitu data primer dan data sekunder.

a. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil pengamatan langsung dilokasi penelitian dan sejumlah responden yang terpilih.
b. Data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui media perantara. Data ini mengenai kondisi umum daerah penelitian yang berupa batas-batas administrasi, jumlah penduduk, geografis yang menyangkut kondisi dan keadaan wilayah penelitian serta data dasar jumlah kendaraan yang ada di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap.

2. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari:

a. Paper

Data paper yaitu data yang menyajikan tanda-tanda berupa huruf, angka, gambar, atau simbol-simbol lain. Sehubungan dengan data yang ingin diperoleh yaitu kesejahteraan usaha angkutan pedesaan.

b. Person

Data person yaitu sumber data yang biasa memberikan data berupa jawaban lisan melalui wawancara atau jawaban tertulis melalui angket. Sehubungan dengan variabel yang di angkat maka data atau informasi dapat diperoleh langsung dengan metode wawancara dari informan pihak kecamatan maritengngae kabupaten Sidrap yang berwenang menegeluarkan data yang di perlukan berupa informasi yang terkait dengan analisis tingkat pendapatan usaha angkutan umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap.

c. Place

Data place yaitu data yang menyajikan tampilan berupa keadaan diam dan bergerak. Sehubungan dengan variabel yang di angkat maka data yang di peroleh dari hasil pengamatan langsung di lokasi penelitian yaitu kecematan maritengngae berupa kejadian dan aktivitas.

H. Teknik Analisis Data

Teknis analisis data yang digunakan/dipakai peneliti dalam penelitian ini adalah teknik analisis deskriptif, yaitu analisis yang digunakana untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang tekumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum. Penelitian yang dilakukan pada populasi pasti akan menggunakan analsisis deskriptif. Analisis deskriptif pada penelitian ini bertujuan untuk

merumuskan dan menafsirkan data yang ada sehingga memberikan gambaran yang jelas mengenai “Analisis Tingkat Pendapatan Pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae” berdasarkan hasill jawab responden.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

1. Profil Kecamatan Maritengngae

Kecamatan Marittengngae Kabupaten Sidrap merupakan suatu kecamatan dari sebelas kecamatan yang ada di kabupaten sidrap dengan luas wilayah 65,90 km2.

Letak geografis dari Kecamatan Marittengngae yaitu :

Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Panca Rijang

Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Tellu Limpoe

Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Watang Pulu

Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Wattang Sidenreng

Kecamatan Marittengngae terdiri dari 5 Desa dan 7 Kelurahan yaitu :

1. Kelurahan Pangkajene
2. Kelurahan Wala
3. Kelurahan Lautang Benteng
4. Kelurahan Rijang Pittu
5. Kelurahan Lakessi
6. Kelurahan Majelling
7. Kelurahan Majelling Wattang
8. Desa Sereang
9. Desa Kanie
10. Desa Tanete

11. Desa Allakuang
12. Desa Takkalasi

Kecamatan Marittengngae merupakan ibu kota Kabupaten Sidrap, berada didaerah Pangkajene. Sedangkan jarak dari ibukota provinsi adalah -+ 200 km.

Kecamatan Maritengngae dengan ibukota berada di Kelurahan Pangkajene yang sekaligus merupakan ibukota Kabupaten Sidenreng Rappang, mempunyai luas 6.590 Ha (3,5% dari luas wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang) dengan topografi datar 85% dan berbukit 15%, dengan batas-batas wilayah: sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Panca Rijang, sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Watang Sidenreng, sebeah selatan berbatasan dengan Kecamatan Tellu Limpoe, sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Wattang Pulu.

Kecamatan ini terbentuk sejalan dengan berlakunya Undang-undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang pembentukan daerah-daerah tingkat II di Sulawesi yang disahkan pada tahun 1961 melalui SK Gubernur Sulawesi Selatan dan Tenggara No. 1100 tanggal 16 Agustus 1961. Nama Maritengngae dijadikan nama Kecamatan oleh karena wilayahnya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang. Dimana dalam bahasa Bugis Sidrap, kata Maritengngae berarti berada di tengah bagian.

Kecamatan Maritengngae mempunyai luas wilayah secara keseluruhan yaitu 65,90 km^2 yang terbagi atas 7 Kelurahan dan 5 Desa.

Dengan status sebagai ibukota Kabupaten Sidenreng Rappang, Kecamatan Maritengngae menjadi pusat pemerintahan dan pusat aktifitas ekonomi yang ditandai dengan keberadaan kompleks perkantoran pemerintah daerah, termasuk kantor Bupati Sidenreng Rappang dan kantor Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), dan juga beberapa kantor layanan publik lainnya seperti perbankan baik yang termasuk BUMN maupun swasta.

Dari sebelas kecamatan yang ada di Kabupaten Sidenreng Rappang, kecamatan Maritengngae adalah daerah yang memiliki topografi tanah dataran, meskipun di sebagian yang lain ada yang berbukit dan rawa. Kecamatan Maritengngae adalah salah satu dari tiga kecamatan yang memiliki topografi tanah datar 100% bahkan juga termasuk salah satu kecamatan yang memiliki luas wilayah cukup besar setelah Kecamatan Duapitue.

Kecamatan Maritengngae merupakan pusat kegiatan pemerintahan, karena dikecamatan ini terletak kantor Bupati Sidenreng Rappang, demikian juga beberapa kantor layanan publik lainnya, baik instasi pemerintahan maupun instansi swasta, oleh karena itu kecamatan Maritengngae dipandang sebagai ibukota kabupaten Sidenreng Rappang.

Kecamatan Maritengngae yang terdiri atas 5 desa dan 7 kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 46.643 jiwa, atau 16,98% dari keseluruhan penduduk kabupaten Sidenreng Rappang yang berjumlah 274.652 jiwa, jumlah tersebut tergolong yang terbesar diantara 10

kecamatan lainnya di Kabupaten Sidenreng Rappang. Penduduk kecamatan Maritengngae terkondisikan dengan keadaan luas wilayahnya yang didominasi oleh banyaknya lorong-lorong penghubung jalan raya. Seperempat dari penduduk kecamatan Maritengngae berprofesi sebagai pengemudi angkutan Umum. Selebihnya berada pada sector pertanian dan perkebunan, serta pegawai pemerintah dan wirausaha lainnya.

2. Jumlah Angkutan Umum

Kabupaten Maritengngae dalam rangka menyediakan jasa transportasi bagi masyarakat memiliki angkutan umum, dalam hal ini pete-pete, bemor, becak dan ojek, dalam penelitian ini penulis fokus meneliti mengenai angkutan umum pete-pete dan bemor. Sistem angkutan umum di kecamatan Maritengngae merupakan hal yang penting dalam perkembangan perekonomian kecamatan Maritengngae sebagai modal transportasi untuk warga. Jumlah pete-pete terus mengalami penurunan sementara jumlah bemor terus mengalami peningkatan. Dari data yang diperoleh dari dinas perhubungan rekapan tahun 2015, jumlah pete-pete yang beroperasi adalah sebanyak 47 armada sementara jumlah bemor mencapai 817 armada kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang jumlah kendaraan angkutan umum pete-pete dan bemor dapat dilihat pada tabel 4.1 berikut:

Tabel 4.1 : Angkutan Bermotor dan tidak bermotor wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang

No.	Angkutan Umum	Jumlah
1	Pete-pete	4
2	Bemor	595

Sumber data diolah : Dinas PU, 2015 (data asli terlampir)

3. Angkutan Umum Kecamatan maritengngae

Kecamatan Maritengngae adalah kecamatan yang menjadi pusat perekonomian Kabupaten Sidenreng Rappang, bagi masyarakat pengguna jasa transportasi angkutan umum khususnya bagi mereka yang memiliki kepentingan di pusat tersebut berasal dari berbagai daerah bahkan dari luar kabupaten Sidenreng rappang sekalipun. Pete-pete dan bemor memiliki banyak peluang untuk mendapatkan penumpang dalam kesempatan itu

Di wilayah Kecamatan Maritengngae, angkutan umum berupa pete-pete dan bemor, yang paling banyak peminatnya adalah bemor sementara pete-pete semakin berkurang karena minat pengguna jasa angkutan yang lebih mengutamakan bemor sebagai jalan tercepat mencapai tujuan. Dikarenakan pete-pete memiliki kapasitas keperluan penumpang yang banyak dan bias menghambat kepentingan pengguna jasa angkutan.

B. Latar Belakang Responden

1. Latar Belakang responden menurut Curahan Jam Kerja

Tingkat pencurahan jam kerja adalah persentase banyaknya jam kerja yang dicurahkan terhadap jumlah kerja yang tersedia (Mubyanto : 1990). Dalam penelitian ini, curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang digunakan oleh para pengemudi angkutan umum untuk bekerja dan mencurahkan semua kemampuan dan tenaganya untuk mendapatkan penghasilan demi mencukupi kebutuhan hidupnya. Curahan jam kerja responden di sini dinyatakan dalam satuan jam per / minggu, curahan jam kerja yang digunakan oleh para pengemudi angkutan umum di Kecamatan Maritengngae dapat dilihat pada tabel 4.2 :

Tabel 4.2 Curahan Jam Kerja pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae dalam satu minggu.

No.	Curahan Jam Kerja (Jam per / Minggu)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	28 – 48	12	20 %
2	63 – 73	29	48,3 %
3	77 – 85	19	31.7 %
	Jumlah	60	100 %

Sumber : Data Dinas PU diolah

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa curahan jam kerja terkecil yang digunakan oleh responden adalah antara 28 – 48 jam per Minggu yaitu sebanyak 12 orang atau 20 % kemudian sebanyak 29 orang atau 48,3% dari jumlah responden menggunakan curahan jam kerja antara 63-73,5 jam per minggu, sedangkan sisanya yaitu sebanyak 19 orang atau 31,7% dari jumlah responden menggunakan curahan jam kerja antara 77 – 85,5 jam per minggu

2. Latar Belakang Responden Menurut Lama Pemakaian Kendaraan

Lama pemakaian kendaraan adalah lamanya pemakaian kendaraan yang digunakan oleh pengemudi angkutan umum untuk bekerja. Lama pemakaian kendaraan dihitung sejak tahun pembuatan kendaraan sampai sekarang. Dengan kata lain lama pemakaian kendaraan adalah usia dari kendaraan yang digunakan oleh pengemudi angnkutan umum. Lama pemakaian kendaraan untuk mengetahui seberapa besar tingkat kepuasan calon penumpang yang berdasarkan tahun pembuatan kendaraan. Lama pemakaian kendaraan di sini dinyatakan dalam satuan tahun. Lama pemakaian kendaraan yang digunakan oleh pengemudi angkutan umum dapat dilihat pada tabel 4.3 di bawah ini :

Tabel 4.3

No.	Lama Pemakaian Kendaraan (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	15 – 18	15	25 %
2	19 – 22	35	58,3 %
3	23 – 27	10	16,7 %
	Jumlah	60	100 %

Sumber : Data Dinas PU diolah

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa sebanyak 15 orang atau 25% dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lama pemakaian antara15–18tahun, kemudian sebanyak 3 5 orang atau 5 8 , 3 % dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lama pemakaian antara 19–22 tahun. Sama dengan jumlah tersebut, yaitu sebanyak 1 0 orang atau16,7% dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lamapemakaian antara 23–27 tahun.

3. Latar Belakang Responden Menurut Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi angkutan Umum karena semakin lama dia bekerja maka pengalaman dan keterampilan yang dimiliki akan semakin meningkat serta kemampuan dalam mencari pelanggan akan semakin bertambah. Pengalaman kerja adalah lamanya responden bekerja sebagai seorang

pengemudi Angkutan Umum yang dihitung sejak pertama kali bekerja sebagai pengemudi Angkutan Umum sampai sekarang yang dinyatakan dalam satuan tahun. Diketahui bahwa pengalaman kerja pengemudi angkutan umum berkisaran antara 8–15 tahun, sebanyak 13 orang atau 21,7%. Responden memiliki pengalaman kerja antara 16–23 tahun, sebanyak 42 orang atau 70%. Responden yang memiliki pengalaman kerja antara 24–31 tahun adalah sebanyak 5 orang atau 8,3%. Keadaan responden berdasarkan pengalaman kerja dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut ini :

Tabel 4.4

No.	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	8 – 15	13	21,7 %
2	16 – 23	42	70 %
3	24 – 31	5	8,3 %
	Jumlah	60	100 %

Sumber : Data Diolah

4. Latar Belakang Responden Menurut Pendapatan

Pendapatan adalah jumlah uang yang didapatkan oleh pengemudi Angkutan Umum setelah melakukan pekerjaannya. Pendapatan tersebut diperoleh dari tariff yang mereka kenakan kepada para penumpang yang

menggunakan jasa mereka. Dalam penelitian ini pendapatan yang diperoleh oleh responden dinyatakan dalam satuan rupiah perminggu. Besarnya pendapatan yang diterima oleh pengemudi Angkutan Umum dalam satu minggu dapat dilihat padaTabel 4.5 dibawah ini :

Tabel4.5JumlahPendapatanyangDiterimaolehpengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngnae dalam satu minggu

No.	Pendapatan (Rupiah)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	210.000 – 410.000	11	18,3 %
2	420.000 – 620.000	12	20 %
3	630.000 – 840.000	37	61,7 %
	Jumlah	130	100 %

Sumber : Data diolah

Data pada Tabel 4.5 tersebut menunjukkan bahwa jumlah pendapatan terkecil yang diterima oleh pengemudi angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae dalam satu minggu adalah antara Rp. 210.000,00 - 410.000,00 yaitu sebanyak 11 orang atau 18,3% dari jumlah responden. Pendapatan antara Rp. 420.000,00 – 620.000,00 yaitu sebanyak 12 orang atau 20% dari jumlah responden. Sedangkan sisanya

yaitu sebanyak 37 orang atau 61,7% memiliki pendapatan antara Rp. 630.000,00 – 840.000,-

4. Analisis Data Penelitian

a. Analisis Statistik Deskriptif

Analisis deskriptif memberikan informasi gambaran umum mengenai data pada penelitian ini. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh dari penyebaran quissioner dengan jumlah observasi 60 pada responden pengemudi angkutan Umum. menunjukkan pendapatan pengemudi dengan nilai terendah sebesar Rp.210.0000 dan nilai tertinggi sebesar Rp.840.0000. Sejalan dengan besarnya tingkat pendapatan curahan jam kerja mempunyai potensi untuk mempengaruhi besarnya pendapatan. Nilai terendah sebesar 28jam/perminggu dan untuk curahan jam kerja pengemudi angkutan umum tertinggi sebesar 85jam/perminggu. Selain curahan jam kerja yang mempengaruhi besarnya pendapatan pengemudi angkutan umum adalah lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja juga mempengaruhi besarnya pendapatan pengemudi angkutan umum. Lama pemakaian kendaraan dengannilai pendapatan tertinggi sebesar 27 tahun dan nilai terendah sebesar 15tahun. Pengalaman kerja yang dihitung dalam satuan tahun dengan nilai tertinggi sebesar 31tahun, dan nilai terendah pengalaman kerja sebesar 8 tahun. Sebagaimana yang peneliti dapat sajikan dalam tabel 4.6 di bawah ini :

No.		Pendapatan	Curahan Jam Kerja	Lama Pemakaian Kendaraan	Pengalaman Kerja
1	Terendah	210.000-410.000	28 – 48	15 – 18	8 – 15
2	Sedang	420.000-620.000	63 – 73,5	19 – 22	16 – 23
3	Tertinggi	630.000-840.000	77 – 85,5	23 – 27	24 – 31
Jumlah Responden		60	60	60	60

Berdasarkan hasil penelitian penulis, dengan didasari dari data kuesioner yang dibagikan kepada para responden bahwa beberapa dari mereka hanya menikmati 2/3 dari pendapatan hasil mengemudi angkutan umum dikarenakan beberapa hal yang harus tertutupi dalam kehidupan rumah tangga responden. Sehingga setelah menutupi beberapa keperluan yang lain barulah bisa dihitung jumlah pendapatan yang sebenarnya dari hasil mengemudi angkutan umum dalam kurung waktu satu minggu. Dalam hal ini jumlah pendapatan yang penulis cantumkan pada tabel 4.6 di atas adalah pendapatan pengemudi angkutan umum sebelum di kurangi pengeluaran-pengeluaran lain yang menjadi kebutuhan pokok dalam kehidupan rumah tangga pengemudi angkutan umum tersebut yang terdapat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap.

a. Tingkat Pendapatan yang diperoleh Pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae

1. Tingkat pendapatan yang diperoleh pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae berdasarkan Curahan Jam kerja

Dari hasil kuesioner yang di bagikan oleh penulis kepada responden yang berjumlah 60 orang responden dapat di terangkan bahwa berdasarkan curahan jam kerja dapat mempengaruhi tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum hal tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.7. Hasil Kuesioner pendapatan Pengemudi angkutan umum berdasarkan curahan jam kerja

No.	Curahan Jam Kerja	Pendapatan	Ket.
1	*2*	*3*	*4*
1	31 Jam	210,000.00	
2	35 Jam	300,000.00	
3	36 Jam	215,000.00	
4	36 Jam	427,000.00	
5	38 Jam	600,000.00	
6	38 Jam	815,000.00	
7	40 Jam	638,000.00	
8	40 Jam	470,000.00	
9	42 Jam	348,000.00	
10	45 Jam	425,000.00	
11	46 Jam	835,000.00	
12	63 Jam	228,000.00	
13	63 Jam	600,000.00	
14	63 jam	777,000.00	
15	63 Jam	678,000.00	
16	64 Jam	245,000.00	
17	64 Jam	300,000.00	
18	65 Jam	250,000.00	
19	65 Jam	360,000.00	
20	65 Jam	840,000.00	
21	65 Jam	764,000.00	

22	67 Jam	500,000.00	
23	67 Jam	398,000.00	
24	68 Jam	310,000.00	
25	68 Jam	280,000.00	
26	69 Jam	450,000.00	
27	70 Jam	330,000.00	
28	70 Jam	385,000.00	
29	70 Jam	215,000.00	
30	70 Jam	427,000.00	
31	72 Jam	600,000.00	
32	72 Jam	815,000.00	
33	72 Jam	638,000.00	
34	72 Jam	470,000.00	
35	72 Jam	348,000.00	
36	72 Jam	425,000.00	
37	73 Jam	835,000.00	
38	73 Jam	228,000.00	
39	77 Jam	600,000.00	
40	77 Jam	310,000.00	
41	77 Jam	280,000.00	
42	78 Jam	450,000.00	
43	80 Jam	330,000.00	
44	80 Jam	385,000.00	
45	80 Jam	215,000.00	
46	80 Jam	427,000.00	
47	81 Jam	600,000.00	
48	82 Jam	815,000.00	
49	82 Jam	638,000.00	
50	82 Jam	470,000.00	
51	82 Jam	348,000.00	
52	83 Jam	425,000.00	
53	84 Jam	425,000.00	
54	85 Jam	600,000.00	
55	85 Jam	815,000.00	
56	85 Jam	638,000.00	

Sumber : data kuesioner pendapatan Pengemudi Bemor

No.	Curahan Jam Kerja	Pendapatan	Ket.
1	***2***	***3***	***4***
1	36 Jam	675,000.00	
2	48 Jam	350,000.00	
3	48 Jam	750,000.00	
4	72 Jam	840,000.00	

Sumber : data kuesioner pendapatan Pengemudi Bemor

Berdasarkan data yang penulis paparkan pada tabel 4.7 diatas dapat dijelaskan bahwa curahan jam kerja yang dilakukan pengemudi angkutan umum baik pengemudi Bemor maupun pengemudi pete-pete tidak mempengaruhi tingkat pendapatan pengemudi. Terbukti dengan adanya responden yang curahan jam kerjanya sedikit menghasilkan pendapatan yang relative lebih tinggi sementara terdapat juga responden yang curahan jam kerjanya panjang justru tingkat pendapatannya rendah.

b. Tingkat pendapatan yang diperoleh pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae berdasarkan Lama Pemakaian Kendaraan

Dalam penelitian ini dimana membahas tentang tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum yang terdapat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidenreng Rappang dapat dilihat pada tabel 4.8 yang terdapat dibawah ini :

Tabel 4.8. Hasil Kuesioner pendapatan Pengemudi angkutan umum berdasarkan Lama Pemakaian Kendaraan

No.	Lama Pemakaian Kendaraan	Pendapatan	Ket.
1	*2*	*3*	*4*
1	15 Tahun	840,000.00	
2	15 tahun	840,000.00	
3	15 Tahun	840,000.00	
4	15 Tahun	840,000.00	
5	15 tahun	840,000.00	
6	16 Tahun	840,000.00	
7	16 Tahun	830,000.00	
8	16 Tahun	820,000.00	
9	17 Tahun	820,000.00	
10	17 Tahun	820,000.00	
11	17 Tahun	820,000.00	
12	17 Tahun	800,000.00	
13	18 Tahun	800,000.00	
14	18 Tahun	800,000.00	
15	18 Tahun	775,000.00	
16	19 Tahun	775,000.00	
17	19 Tahun	700,000.00	
18	19 Tahun	680,000.00	
19	19 Tahun	698,000.00	
20	19 Tahun	600,000.00	
21	19 Tahun		

		590,000.00	
22	19 Tahun	555,000.00	
23	20 Tahun	545,000.00	
24	20 Tahun	520,000.00	
25	20 Tahun	500,000.00	
26	20 Tahun	498,000.00	
27	20 Tahun	480,000.00	
28	20 Tahun	450,000.00	
29	20 Tahun	440,000.00	
30	20 Tahun	435,000.00	
31	20 Tahun	420,000.00	
32	21 Tahun	410,000.00	
33	21 Tahun	410,000.00	
34	21 Tahun	410,000.00	
35	21 Tahun	400,000.00	
36	21 Tahun	400,000.00	
37	21 Tahun	400,000.00	
38	22 Tahun	380,000.00	
39	22 Tahun	350,000.00	
40	22 Tahun	310,000.00	
41	22 Tahun	300,000.00	
42	22 Tahun	300,000.00	
43	22 Tahun		

		300,000.00	
44	22 Tahun	300,000.00	
45	22 Tahun	300,000.00	
46	22 Tahun	290,000.00	
47	22 Tahun	290,000.00	
48	22 Tahun	280,000.00	
49	24 Tahun	260,000.00	
50	24 Tahun	250,000.00	
51	24 Tahun	250,000.00	
52	25 Tahun	250,000.00	
53	25 Tahun	240,000.00	
54	26 Tahun	240,000.00	
55	26 Tahun	230,000.00	
56	27 Tahun	220,000.00	

Sumber : data Kuesioner pendapatan Pengemudi Bemor

No.	Lama Pemakaian Kendaraan	Pendapatan	Ket.
1	*2*	*3*	*4*
1	22 Tahun	400,000.00	
2	22 Tahun	380,000.00	
3	24 Tahun	245,000.00	
4	25 Tahun	240,000.00	

Sumber : data Kuesioner pendapatan Pengemudi Pete-pete

Berdasarkan tabel 4.8 di atas dapat dijelaskan bahwa lama pemakaian kendaraan sangat berpengaruh terhadap tingkat pendapatan

pengemudi angkutan umum. Dimana yang menjadi perhatian penumpang sebagaimana yang penulis alami juga bahwa penampilan ataupun kondisi kendaraan biasanya menjadi daya tarik calon penumpang untuk menaiki kendaraan umum yang akan ditumpangi. Terbukti pada tabel di atas dimana dengan pengemudi yang memiliki kendaraan yang tingkat pemakaiannya masih baru dalam hal ini memiliki pendapatan yang relative lebih tinggi sementara pengemudi yang memiliki kendaraan yang pemakaiannya sudah lama memiliki tingkat pendapatan yang relative lebih rendah. Pengaruh tersebut berlaku untuk pengemudi angkutan bemor maupun pengemudi pete-pete.

c. Tingkat pendapatan yang diperoleh pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae berdasarkan Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja biasanya menjadi faktor utama untuk meningkatkan pendapatan seorang pekerja, karena sudah mengetahui situasi dan kondisi dalam bidang tertentu namun berbeda dengan para pengemudi angkutan umum yang terdapat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidenreng Rappang sebagaimana yang terdapat pada tabel 4.9 dibawah ini :

Tabel 4.9. Hasil Kuesioner pendapatan Pengemudi angkutan umum berdasarkan pengalaman kerja

No.	Pengalaman Kerja	Pendapatan	Ket.
1	*2*	*3*	*4*
1	8 Tahun	215,000.00	
2	8 Tahun	427,000.00	
3	8 Tahun	600,000.00	
4	9 Tahun	815,000.00	
5	9 Tahun	638,000.00	

6	9 Tahun	470,000.00	
7	10 Tahun	348,000.00	
8	10 Tahun	425,000.00	
9	11 Tahun	835,000.00	
10	12 Tahun	228,000.00	
11	12 Tahun	600,000.00	
12	14 Tahun	310,000.00	
13	16 Tahun	280,000.00	
14	16 Tahun	450,000.00	
15	16 Tahun	330,000.00	
16	16 Tahun	385,000.00	
17	16 Tahun	215,000.00	
18	16 Tahun	427,000.00	
19	16 Tahun	600,000.00	
20	16 Tahun	815,000.00	
21	17 Tahun	638,000.00	
22	17 Tahun	470,000.00	
23	17 Tahun	348,000.00	
24	17 Tahun	425,000.00	
25	18 Tahun	425,000.00	
26	18 Tahun	600,000.00	
27	18 Tahun	815,000.00	
28	18 Tahun	638,000.00	
29	18 Tahun	210,000.00	
30	18 Tahun	300,000.00	
31	18 Tahun	215,000.00	
32	18 Tahun	427,000.00	
33	19 Tahun	600,000.00	
34	19 Tahun	815,000.00	
35	19 Tahun	638,000.00	
36	19 Tahun	470,000.00	
37	19 Tahun	348,000.00	
38	20 Tahun	425,000.00	
39	20 Tahun	835,000.00	
40	20 Tahun	228,000.00	
41	20 Tahun	600,000.00	

42	20 Tahun	777,000.00	
43	20 Tahun	678,000.00	
44	21 Tahun	245,000.00	
45	21 Tahun	300,000.00	
46	21 Tahun	250,000.00	
47	21 Tahun	360,000.00	
48	21 Tahun	840,000.00	
49	21 Tahun	764,000.00	
50	22 Tahun	500,000.00	
51	22 Tahun	398,000.00	
52	22 Tahun	310,000.00	
53	22 Tahun	280,000.00	
54	26 Tahun	450,000.00	
55	27 Tahun	330,000.00	
56	29 Tahun	385,000.00	

Sumber : data kuesioner pendapatan Pengemudi Bemor

No.	Pengalaman Kerja	Pendapatan	Ket.
1	***2***	***3***	***4***
1	15 Tahun	250,000.00	
2	22 Tahun	700,000.00	
3	24 Tahun	400,000.00	
4	30 Tahun	380,000.00	

Sumber : data kuesioner pendapatan Pete-pete

Berdasarkan tabel 4.9 diatas dapat dijelaskan bahwa pengalaman kerja bukanlah hal yang menjadi ukuran untuk membuat pendapatan seseorang menjadi lebih tinggi dari pada yang tingkat pengalaman kerjanya lebih rendah. Terbukti pada data diatas dimana pengemudi angkutan umum meskipun terdapat juga yang memang memiliki pengalaman kerja tinggi juga mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi namun tidak sedikit juga pengemudi yang pengalaman kerjanya masih

relative lebih rendah bahkan bisa menyamai pendapatan dari pengemudi yang lebih berpengalaman.

C. Pembahasan

Pengemudi angkutan umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap merupakan salah satu dari berbagai jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kecamatan Maritengngae yang menjadi pusat perekonomian di Kabupaten Sidrap. Terutama dalam permasalahan transportasi dan mobilitas penduduk. Dalam menjalankan pekerjaannya menjadi pengemudi angkutan umum sering menghadapi berbagai masalah seperti pendapatan, sedikitnya penumpang dan lain-lain.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis tingkat pendapatan pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap. Adapun faktor yang diduga mempengaruhi pendapatan pengemudi angkutan umum adalah curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja. Dari hasil yang diperoleh terlihat bahwa curahan jam kerja tidak berpengaruh banyak terhadap tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum begitupun dengan pengalaman kerja justru pengaruh besar terdapat pada lama pemakaian kendaraan dimana kondisi dan penampilan kendaraan justru menjadi pemikat bagi penumpang. Kendaraan yang tingkat pemakaiannya lebih rendah memiliki pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan kendaraan yang tingkat

pemakaiannya lebih lama.

1. Tingkat Pendapatan yang diperoleh pengemudi Angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap

Penelitian yang dilakukan penulis di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap berdasarkan jawaban responden pada kuesioner yang dibagikan oleh penulis memberikan jawaban yang relatif dengan jumlah pendapatan yang dipengaruhi oleh 3 hal pokok yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja. Dari jumlah pendapatan yang responden paparkan pada kuesioner bukanlah pendapatan bersih setiap minggunya, dikarenakan adanya kebutuhan-kebutuhan lain yang harus terpenuhi dalam kurung waktu satu minggu sehingga untuk menghitung tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum penulis menggunakan rumus : Pd = TR – TC

Dimana Pd = Pendapatan

TR = Total Penerimaan

TC = Total Biaya

Total pendapatan pengemudi Angkutan Umum yang telah dihitung secara terpisah adalah untuk Pengemudi Angkutan umum (Bemor) jumlah pendapatan totalnya adalah Rp. 517.517,86 (TR) dan total biaya pengeluarannya adalah Rp. 247.053,57 (TC).

Hasil perhitungan untuk mengetahui pendapatan total pengemudi Angkutan umum (Bemor) di Kecamatan Maritengngae untuk setiap minggunya adalah :

517.517,86 – 247.053,57

= Rp. 270.464,29

Adapun hasil perhitungan untuk mengetahui pendapatan total pengemudi angkutan umum (pete-pete) adalah :

666.250,00 – 301.250,00

= Rp. 365.000,00

Apabila pendapatan angkutan Umum (Bemor) dan (pete-pete) digabung, maka dapat dihitung total penghasilan Pengemudi angkutan umum yang terdapat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap yaitu :

527.423,33 – 250.666,67

= Rp. 276.766,67

2. Model angkutan umum yang dominan digunakan oleh masyarakat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap

Presentase penggunaan angkutan umum yang digunakan di Kecamatan Maritengngae berdasarkan data yang penulis dapatkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidrap serta dikuatkan dengan data yang penulis hasilkan melalui penelitian dapat dipaparkan bahwa masyarakat Kecamatan Maritengngae Kabupaten, jumlah yang sangat berbanding antara angkutan bemor maupun pete-pete, di jelaskan bahwa pete-pete sebagai mana data yang penulis dapatkan dari Dinas Perhubungan jumlahnya yang terdapat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap adalah sebanyak 4 pete-pete sementara jumlah terbanyak didominasi oleh angkutan bemor yaitu sebanyak 595 angkutan. Sehingga seluruh jumlahnya penulis jadikan sampel sebanyak 10% atau sekitar 60 pengemudi angkutan dengan mengambil semua sampel pada pete-pete.

Sehingga dapat dikatakan bahwa angkutan umum yang lebih diminati warga Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap adalah bemor.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkanhasilpenelitiandananalisadatatentang Analisis pengaruh pendapatan pengemudi angkutan Umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrapdiperolehkesimpulan sebagai berikut:

1. Curahan jam kerja dan pengalaman kerja tidak mempengaruhi tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap dikarenakan terdapatnya pengemudi yang mencurahkan jam kerjanya yang begitu tinggi justru memiliki pendapatan yang rendah, sebaliknya ada pula pengemudi yang justru curahan jam kerjanya sedikit tapi menghasilkan pendapatan yang lumayan tinggi. Begitupun dengan Tingkat pengalaman kerja, ada pengemudi yang pengalaman kerjanya sudah lama namun tingkat pendapatannya rendah sementara terdapat pengemudi yang pengalaman kerjanya sedikit justru mendapatkan penghasilan yang lebih tinggi.
2. Lama penggunaan kendaraan sangat berpengaruh terhadap tingkat pendapatan pengemudi angkutan umum dikarenakan perhatian penumpang biasanya lebih tertarik pada kondisi kendaraan yang akan ditumpangi.
3. Model angkutan umum yang dominan digunakan oleh masyarakat di Kecamatan Maritengngae Kabupaten Sidrap adalah angkutan

bemor.

C. Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas,maka dapat di sampaian beberapa saran sebagai berikut :

1. Para pengemudi angkutan umum hendaknya dalam menjalankan profesinya harus memperhatikan waktu yang tepat untuk berkeja, dimana potensi calon penumpang mempunyai waktu yang berbeda-beda serta meningkatkan porsi curahan jam kerja agar mendapatkan pendapatan yang lebih tinggi.
2. Para pengemudi angkutan umum hendaknya dapat meningkatkan pola komunikasi yang lebih kepada calon penumpang agar pengalaman kerja dapat di peroleh sehingga meningkatkan pendapatan.
3. Pihak terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan Kabupaten Sidrap diharapkan melakukan upaya untuk membantu para pengemudi angkutan umum di Kecamatan Maritengngae dalam meningkatkan pendapatan mereka misalnya dengan membuka trayek baru.

DAFTAR PUSTAKA

Boediono.1992*. "Ekonomi Makro".* Edisi 4. BPFE :Yogyakarta.

Binsar G.P. Manurung : *Evaluasi Transportasi Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Pakpak Bharat, 2007*.

Buku Panduan Penyusunan Skripsi 2016.

Cahyono, 1998 *"Umur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan"* Skripsi Universitas Hasanuddin Makassar.

Djojohardikusumo, Sumitro 1995. *Ekonomi Umum* (Azaz-azaz Teori Kebijakan).Surabaya : PT. Pembangunan.

Keputusan Menteri Perhubungan No. 35.2003

Lewis, W. Arthur. 1986. Perencanaan Pembangunan: *"Dasar-Dasar Kebijakan Ekonomi*". Jakarta: Aksara Baru

Moenir, 1998. *"Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia".* Bumi Aksara, Jakarta.

Mubyarto. 1990. *"Peluang Kerja dan Berusaha di Pedesaan".*Yogyakarta BPFE UGM.

M.Nur.Nasotion (2004), "*Manajemen Transportasi".*Ghalia Indonesia.

Munawar, Ahmad. (2011). "*Dasar-dasar Teknik Transportasi*" Yogyakarta: Beta Offset.

Peraturan pemerintah No. 41.1993 tentang angkutan jalan

P.Todaro, michael. 1995. "*Pembangunan Ekonomi Di Dunia Ketiga"* edisi ke 4, Erlangga, Jakarta

Poerwadarminta WJS 1996. *Kamus Umum Bahasa Indonesia.* Jakarta: Balai Pustaka

Rosyidi, S. 1998. *"Pengantar Teori Ekonomi Pendekatan Kepada Teori Ekonomi Mikro dan Makro".*Radja grafindo. Jakarta.

Sukirno.2007. *"Pengantar Ekonomi Makro".*Jakarta : LPFI-Press.

Suroto. 1992. *"Strategi Pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja".*Yogyakarta : Gajah Mada University Press

Simanjuntak.1990*.”Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia”.* Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Sudarman, Ari. 1990. *“Teori Ekonomi Mikro buku I”.*Yogyakarta : BPFE-UGM.

Situmeang, Poltak. (2008). “*Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Mobil Penumpang Umum Antar Kota (Studi Kasus : Angkutan Umum Trayek Medan-Tarutung*)”.Medan:Tugas Akhir Universitas Sumatera Utara.

Simanjuntak, Payaman J. 1998. “*Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia”.*Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia.

Sukirno , S. 1994 . Ekonomi Mikro. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. *Pengantar Teori Ekonomi Mikro*. Jakarta : PE Universitas Indonesia

Sukirno, Sadono. *“Pengantar Teori Mikroekonomi”.* PT. Raja grafindo Persada,Jakarta:2000

Soekaratawi, 1995. *Agribisnis, Teori dan Aplikasinya*. Jakarta: Rajawali Press;.

*Teori Ekonomi Produksi.*Jakarta: Penerbit UI Pess

Undang-Undang No. 22 Tahun 2007 *“tentang angkutan umum*”

Warpani,P. Suwardjoko. (2002). Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.Bandung : Penerbit ITB.