



**FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN SOPIR  
ANGKUTAN PEDESAAN TERMINAL ARJASA KABUPATEN JEMBER**

**SKRIPSI**

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat  
untuk menyelesaikan Program Studi Ekonomi Pembangunan (S1) dan  
mencapai gelar Sarjana Ekonomi

Oleh:

**Dwi Siswanto**

**NIM 070810101177**

**JURUSAN ILMU EKONOMI DAN STUDI PEMBANGUNAN  
FAKULTAS EKONOMI  
UNIVERSITAS JEMBER  
2013**

**SKRIPSI**

**FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN SOPIR  
ANGKUTAN PEDESAAN TERMINAL ARJASA KABUPATEN JEMBER**

Oleh

Dwi Siswanto

NIM 070810101177

Pembimbing

Dosen Pembimbing I : Drs. P. Edi Suswandi., MP

Dosen Pembimbing II : Dr. Regina Niken., S.E, M.Si

**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul Skripsi : Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir  
Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember.  
Nama : Dwi Siswanto  
NIM : 070810101177  
Fakultas : Ekonomi  
Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan  
Konsentrasi : ESDM  
Disetujui Tanggal :

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. P. Edi Suswandi., MP  
19550425 198503 1 001

Dr. Regina Niken., S.E, M.Si  
19740913 200112 2 001

Mengetahui,  
Ketua jurusan

Dr. I Wayan Subagiarta, SE, M.Si  
19600412 198702 1 001

## PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dwi Siswanto

NIM : 070810101177

menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul: Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember adalah benar-benar hasil karya saya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan belum pernah diajukan pada institusi mana pun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak mana pun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 15 Agustus 2013

Yang menyatakan,

Dwi Siswanto  
NIM. 070810101177

**PENGESAHAN  
JUDUL SKRIPSI**

**FAKTOR - FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN SOPIR  
ANGKUTAN PEDESAAN TERMINAL ARJASA KABUPATEN JEMBER**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

Nama : Dwi Siswanto

NIM : 070810101177

Jurusan : Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan

Telah dipertahankan didepan panitia penguji pada tanggal:  
20 September 2013

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

1. Ketua : Dr. Lilis Yuliati, SE, M.Si (.....)  
NIP. 19690718 199512 2 001
2. Sekretaris : Drs. H. Sony Sumarsono, MM (.....)  
NIP. 19580424 198802 1 001
3. Anggota : Drs. P. Edi Suswandi, MP (.....)  
NIP. 19550425 198503 1 001



Mengetahui/Menyetujui,  
Universitas Jember  
Fakultas Ekonomi  
Dekan,

Dr. H. Moch Fathorrazi, M.Si  
NIP. 19630613 199002 1 001

## **PERSEMBAHAN**

Skripsi ini saya persembahkan untuk :

1. Kedua orang tuaku tercinta, yang senantiasa memberikan kasih sayang, dukungan, do'a serta pengorbanan yang tulus dan begitu besar selama ini;
2. Almamater Fakultas Ekonomi Universitas Jember yang kubanggakan.

## MOTTO

*“Alasan kenapa seseorang tak pernah meraih cita-citanya  
Adalah karena dia tidak mendefinisikannya, tak mempelajarinya, dan tak pernah  
serius berkeyakinan bahwa cita-citanya itu dapat dicapai”.*

Dr. Denis Waitley

*“Stay Hungry and Stay Foolish”  
“CEO and Founder Apple Inc” - Steve Jobs*

*“jika berani tanpa perhitungan, ia dapat terbunuh.....  
Jika ia pengecut, maka ia dapat ditawan.....  
Bila cepat naik pitam, ia mudah dihasut,.....  
Bila ia gila hormat, ia mudah dapat dihina....  
Dan jika ia iba terhadap rakyat, ia mudah diusik”  
“The Art of War” - Sun Tzu*

*“Bumi ini cukup untuk tujuh generasi, namun tidak cukup untuk tujuh orang  
serakah” – Mahatma Gandhi*

Factors That Affect Income Rural Transport Driver Arjasa Station Jember District.

**Dwi Siswanto**

*Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas  
Jember*

**ABSTRACT**

This study aims to identify and analyze factors that affect income rural transport driver in terminal Arjasa Jember. A phenomenon that occurs more and downs of rural transport fleet year after year, the phenomenon also occurs in the terminal Arjasa Jember. Rural transport driver in terminal Arjasa is the type of work being very influential in addressing economic inequality and economic development Jember. The variables used in the dependent variable is income rural transport drivers and the outpouring of the independent variable working hours, long vehicle usage, and work experience. This research uses multiple linear regression analysis. The test results serantak outpouring of work hours, long vehicle usage and experience have a significant impact on rural incomes transport drivers. In partial outpouring of work hours has a positive and significant effect on earnings driver, the vehicle has a variable duration of use and the negative effects are not significant to the driver rural incomes, and work experience variables have a negative and significant effect on income rural driver.

**Keywords:** Income rural transport drivers, the outpouring of hours of work, duration of use of vehicles and work experience.

Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal  
Arjasa Kabupaten Jember.

## **Dwi Siswanto**

*Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Universitas  
Jember*

### **ABSTRAK**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Fenomena yang terjadi semakin turunya armada angkutan desa dari tahun-ketahun, 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. Variabel yang di gunakan variabel terikat yaitu pendapatan sopir angkutan pedesaan dan variabel bebas yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.  
Kata Kunci: Pendapatan sopir angkutan pedesaan, curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja.

## RINGKASAN

Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember; Dwi Siswanto, 070810101177; 2013: 53 halaman; Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Penelitian ini dilatar belakangi oleh semakin turunnya armada angkutan desa di Kabupaten Jember dari tahun 2006 sampai tahun. Fenomena yang terjadi juga dialami oleh terminal Arjasa Kabupaten Jember, perbaikan dan pembangunan sektor transportasi akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi. Sopir angkutan desa di terminal Arjasa merupakan jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Variabel yang digunakan variabel terikat yaitu pendapatan sopir angkutan pedesaan dan variabel bebas yaitu curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja. Penelitian ini menggunakan alat analisis regresi linear berganda. Hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan.

Kata Kunci: Pendapatan sopir angkutan pedesaan, curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja.

## PRAKATA

Puji syukur ke hadirat Allah S.W.T karena berkat rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul "Faktor - Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember". Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (S1) pada Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Jember.

Dalam penyusunan hingga terselesaikannya skripsi ini, tentunya tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis pada kesempatan ini menyampaikan ungkapan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr Moch. Fathorrazi, SE, M.Si selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Jember beserta staf edukasi dan staf administrasi;
2. Bapak Dr. I Wayan Subagiarta, SE, M.Si selaku Ketua Jurusan IESP;
3. Bapak Drs. P. Edi Suswandi., MP selaku Dosen Pembimbing I dan Ibu Dr. Regina Niken., S.E, M.Si selaku Dosen Pembimbing II yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, pengarahan serta motivasi dalam penyusunan skripsi ini;
4. Ibu Aisah Jumiati, S.E., M.P. selaku Dosen Pembimbing Akademik;
5. Bapak Rafael Purnomo Dosen di Fakultas Ekonomi Universitas Jember yang telah memacu dan memaksa saya untuk mengajukan skripsi;
6. Bapak Ibu Dosen di Fakultas Ekonomi Universitas Jember yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan selama ini;
7. Kedua orang tuaku tercinta, Ayahku Sueib dan Ibuku Lutfiah. Terima kasih atas kasih sayang dan do`a dalam setiap langkahku;

8. Kakakku Nurul Hidayatus, Apt, dan Adik - adiku Anis Fauza dan Aulia Savitri beserta seluruh keluarga besarku, terima kasih atas doa dan kasih sayang serta dukungan tanpa henti:
9. Sahabat-sahabatku semasa kuliah Dinar, Nila, Faiz, Yusman, Rizal tuban, lukman, Anas Fahmi, Arik, Enggar, David, dan sahabatku yang lainnya terima kasih sudah memberi dorongan dan semangat serta menemani di kota Jember;
10. Teman-teman IESP angkatan 2007 dan teman - teman di Universitas Jember , Terima kasih atas perkenalan yang menyenangkan di Universitas Jember;
11. Saudaraku di MAHAPENA Angkatan 1 – 36, Mas Aris Kadal, Mas angga, Mas Jibon, Mbak Ontar, Mas Nata, Mas Ibnu, Mas hendrik, Herling, Mas Surip, Nazzil, Afif, Meta Filia, Tamio Soberano Mosquito, Sri Utami, Yusman dan adik2 ku angkatan M. 32-36 Dimas, Sapi, Ana, Depita, Ripin, Ambon, Akbar, Ika, Gembel, Teguh, Kukuh, Nisa, Jarot, Della, Vania, Lutfi, Heldy, Mas Teguh dan terima kasih buat pengalamannya dan rasa kekeluargaannya;
12. Saudara seperjuanganku HMI, Jamal, Rosi, Yudi, Radit, Khawas, Danda, Musa, Khusnul, Farista, Ferdian, Maulana, Haris, Rizki, Yudi, Andi, Intan, terimakasih;
13. Spesial buat mahasiswa satu angkatan, dan MAHAPENA satu angkatan yang menjadi sarjana pembimbing III skripsi saya, Yusman Arief Ashari:
14. Terima kasih buat senyum manisnya Farah Mirna Hidayati di ujung masa mahasiswaku ini dan Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu oleh penulis yang telah membantu penyelesaian skripsi ini;
15. Almamaterku yang Kubanggakan dan Kujunjung.  
Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan tambahan ilmu pengetahuan bagi karya tulis selanjutnya.

Jember, 29 Agustus 2013

Penulis

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
<b>HALAMAN SAMPUL .....</b>	ii
<b>HALAMAN TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI .....</b>	iv
<b>HALAMAN PERNYATAAN .....</b>	v
<b>HALAMAN PENGESAHAN .....</b>	vi
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	vii
<b>HALAMAN MOTTO .....</b>	viii
<b>ABSTRAK .....</b>	ix
<b>RINGKASAN .....</b>	xi
<b>KATA PENGANTAR .....</b>	xii
<b>DAFTAR ISI .....</b>	xiv
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	xvii
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	xviii
<b>DAFTAR GRAFIK .....</b>	xviii
<b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>	xviii
<b>BAB 1. PENDAHULUAN .....</b>	1
<b>1.1 Latar Belakang .....</b>	1
<b>1.2 Rumusan Masalah .....</b>	6
<b>1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....</b>	7
1.3.1 Tujuan Penelitian .....	7
1.3.2 Manfaat Penelitian .....	7
<b>BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA .....</b>	8
<b>2.1 Landasan Teori .....</b>	8
2.1.1 Teori Pertumbuhan Ekonomi .....	8
2.1.2 Teori Pendapatan .....	12
2.1.3 Pengaruh Curahan Jam Kerja terhadap	

Pendapatan .....	15
2.1.4 Pengaruh Lama Pemakaian Kendaraan terhadap Pendapatan .....	17
2.1.5 Pengaruh Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan .....	18
2.1.6 Klasifikasi Jasa Angkutan .....	19
<b>2.2 Tinjauan Penelitian Sebelumnya .....</b>	<b>21</b>
<b>2.3 Kerangka Konseptual .....</b>	<b>23</b>
<b>2.4 Hipotesis Penelitian .....</b>	<b>24</b>
<b>BAB 3. METODE PENELITIAN .....</b>	<b>26</b>
<b>3.1 Rancangan Penelitian .....</b>	<b>26</b>
3.1.1 Jenis Penelitian .....	26
3.1.2 Unit Analisis .....	26
3.1.3 Pengambilan Populasi .....	26
3.1.4 Metode Pengumpulan Data .....	26
3.1.5 Metode Analisis Data .....	27
<b>3.2 Uji Stastistik .....</b>	<b>27</b>
3.2.1 Uji Silmultan (Uji - F) .....	27
3.2.2 Uji Parsial (Uji - T) .....	28
3.2.3 Uji Koefisien Determinasi Berganda (Uji $R^2$ ) .....	29
<b>3.3 Uji Ekonometrika .....</b>	<b>30</b>
3.3.1 Uji Multikolinearitas .....	30
3.3.2 Uji Autokorelasi .....	30
3.3.3 Uji Heteroskedastisitas .....	31
3.3.4 Uji Normalitas .....	32
<b>3.4 Definisi Variabel Operasional .....</b>	<b>32</b>
<b>BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>33</b>
<b>4.1 Gambaran Umum .....</b>	<b>33</b>

4.1.1	Letak dan Keadaan Geografis Penelitian .....	33
4.1.2	Jumlah Angkutan desa .....	34
4.1.3	Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa .....	35
<b>4.2</b>	<b>Latar Belakang Responden .....</b>	<b>36</b>
4.2.1	Latar Belakang Responden Menurut Curahan Jam Kerja .....	36
4.2.2	Latar Belakang Responden Menurut Lama Pemakaian Kendaraan .....	37
4.2.3	Latar Belakang Responden Menurut Pengalaman Kerja .....	38
4.2.4	Latar Belakang Responden Menurut Pendapatan .....	39
<b>4.3</b>	<b>Hasil Analisis Data .....</b>	<b>40</b>
4.3.1	Analisis Statistik Deskriptif .....	40
4.3.2	Analisis Regresi linear Berganda .....	41
<b>4.4</b>	<b>Uji Stastistik .....</b>	<b>43</b>
4.4.1	Uji Silmultan (Uji - F) .....	43
4.4.2	Uji Parsial (Uji - T) .....	44
4.4.3	Uji Koefisien Determinasi Berganda (Uji $R^2$ ) .....	45
<b>4.5</b>	<b>Uji Ekonometrika .....</b>	<b>45</b>
4.5.1	Uji Multikolinearitas .....	46
4.5.2	Uji Autokorelasi .....	46
4.5.3	Uji Heteroskedastisitas .....	47
4.5.4	Uji Normalitas .....	47
<b>4.6</b>	<b>Pembahasan .....</b>	<b>48</b>
<b>BAB 5.</b>	<b>KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>52</b>
<b>5.1</b>	<b>Kesimpulan .....</b>	<b>52</b>
<b>5.2</b>	<b>Saran .....</b>	<b>53</b>

<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	54
<b>LAMPIRAN</b> .....	56

### DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
1.1 Besaran PDRB Masing - Masing Sektor di Kabupaten Jember, atas Harga Berlaku Tahun 2005 - 2009 (milyar rupiah) .....	3
2.1 Klafikasi dan Jenis - Jenis Angkutan .....	20
2.2 Perbandingan Penelitian dengan Penelitian Sebelumnya .....	22
3.1 Definisi Variabel Operasional .....	32
4.1 Angkutan Desa Masing - Masing Terminal di Kabupaten Jember Tahun 2011 .....	35
4.2 Curahan Jam Kerja Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa dalam Satu Minggu .....	38
4.3 Lama Pemakaian Kendaraan Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa .....	38
4.4 Pengalaman Kerja Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa .....	39
4.5 Jumlah Pendapatan yang Diterima oleh Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa dalam satu minggu .....	39
4.6 Stastistik Deskriptif Variabel Penelitian .....	40
4.7 Hasil Estimasi Model Regresi Linier Berganda .....	42
4.8 Hasil Perhitungan Koefisien Variabel .....	46
4.9 Hasil Uji Autokorelasi .....	47
4.10 Hasil Uji <i>White Cross Term</i> .....	47
4.11 Hasil Uji Histogram Normalitas Test .....	48

## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
2.1 Kurva Penyedia Waktu Kerja oleh Suatu Keluarga .....	16

## DAFTAR GRAFIK

	<b>Halaman</b>
1.1 Perkembangan Angkutan Umum di Kabupaten Jember, Tahun 2006 - 2011 .....	4
2.1 Kerangka Konsep Hubungan Antara Curahan Jam Kerja, Lama Pemakaian Kendaraan, dan Pengalaman Kerja .....	24

## DAFTAR LAMPIRAN

	<b>Halaman</b>
1. Lampiran 1 Daftar Pertanyaan ( Kuisisioner ) Responden .....	57
2. Lampiran 2 Tabulasi Hasil Penelitian .....	59
3. Lampiran 3 Statistik Deskriptif .....	60
4. Lampiran 4 Hasil Estimasi Model Regresi Linier Berganda .....	61
5. Lampiran 5 Hasil Perhitungan Koefisien Variabel .....	62
6. Lampiran 6 Hasil Uji Autokorelasi .....	63
7. Lampiran 7 Hasil Uji <i>White Cross Term</i> .....	64
8. Lampiran 8 Hasil Uji Histogram Normalitas Test .....	65

## **BAB 1. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia sebagai negara berkembang menghadapi jumlah penduduk yang besar menimbulkan berbagai masalah karena daya dukung ekonomi yang dimiliki sangat terbatas. Daya dukung tersebut berkisar pada kurangnya penyediaan lapangan kerja yang berakibat terjadinya pengangguran, rendahnya tingkat pendapatan penduduk perkapita dan tidak meratanya tingkat pendapatan masyarakat. Selain itu kurangnya daya dukung mengenai jaringan pengangkutan dan jalan yang belum sempurna menyebabkan naiknya ongkos produksi, kurangnya tenaga terdidik dan usahawan (*entrepreneurship*), serta terbatasnya penanam modal (*investor*) (Sukirno, 1995:203). Laju pertumbuhan penduduk yang dialami Indonesia saat ini berpengaruh besar terhadap angkatan kerja dan kesempatan kerja, baik di pedesaan maupun perkotaan. Adapun pendapat (Esmara, 1996:123) menyatakan adanya pertumbuhan ekonomi mengandung konsekuensi harus ada perluasan penyediaan lapangan kerja lewat usaha-usaha yang menyerap banyak tenaga kerja. Perluasan lapangan kerja selain dipengaruhi oleh meningkatnya jumlah penduduk, juga dipengaruhi oleh laju pertumbuhan ekonomi.

Pertumbuhan ekonomi (*Economic Growth*) adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat (Sukirno, 1994:10). Pembangunan ekonomi dalam usaha untuk meningkatkan taraf hidup suatu bangsa sering kali diukur dengan tinggi rendahnya pendapatan riil perkapita. Dengan demikian pertumbuhan ekonomi harus diarahkan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat serta mengatasi ketimpangan ekonomi dan kesenjangan sosial (Furi, 2011: 1). adapun hubungan dengan pembangunan dibidang ekonomi dan bidang-bidang lainnya perlu didukung untuk meningkatkan pendapatan masyarakat ,dengan pembangunan dan perbaikan sektor transportasi atau sektor pengangkutan,

pemerintah lebih lanjut menurut (Efendi, 2007: 2) perlu untuk menghadirkan sebuah moda transportasi yang murah dan layak untuk menunjang kegiatan masyarakat. (Efendi, 2007:5) lebih jauh memaparkan bahwa pembangunan dan perbaikan sektor transportasi atau sektor pengangkutan merupakan salah satu cara untuk mengatasi ketimpangan ekonomi dan kesenjangan sosial.

Sektor transportasi atau pengangkutan sangat di perlukan dalam menyelesaikan perekonomian suatu bangsa. Jika di tinjau dari sisi produksi dan perdagangan, jasa angkutan dan transportasi merupakan salah satu faktor input. Keperluan akan jasa angkutan tergantung pada kegiatan yang terjadi di sektor produksi dan perdagangan. Begitu juga bagi sektor ekonomi lain, jasa angkutan merupakan faktor input. Dalam hubungan inilah jasa angkutan digunakan sebagai “*derived demand*”, karena keperluan jasa angkutan mengikuti perkembangan kegiatan produksi dan ekonomi yang akan memanfaatkannya (Siregar, 1981:5). Sedangkan (Adisasmita, 2010:3) memaparkan bahwa ketersediaan jasa transportasi berkorelasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan yang sangat penting bukan hanya memperlancar arus barang dan mobilitas manusia, tetapi transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal.

Dari tahun ke tahun perkembangan kegiatan ekonomi atau produksi sering meningkat, jumlah penduduk pun semakin meningkat dan pembangunan jalan raya semakin meningkat. Sehingga mobilitas penduduk akan mengalami sebuah peningkatan sejalan dengan kebutuhan masyarakat akan perkembangan ekonomi. Tetapi hal tersebut tidak ditunjang dengan peningkatan jumlah pengguna angkutan umum, sehingga penumpang angkutan umum semakin menurun. Diketahui persentase pengguna angkutan penumpang umum perkotaan di Indonesia terus mengalami penurunan persentasi, rata-rata sebesar 1% per tahun (MTI, 2005). Kenyataan tersebut berbeda dengan korelasi positif yang di kemukakan oleh Adisasmita (2010). Kondisi yang terjadi sama di Kabupaten Jember dengan kegiatan

ekonomi atau produksi selalu meningkat tiap tahunnya ditandai dengan pendapatan domestik bruto daerah (PDRB) selalu meningkat tiap tahun, tapi di sisi yang lainnya jumlah angkutan terus mengalami penurunan. Diketahui dari tabel 1.1 PDRB Kabupaten Jember dari tahun 2005 - 2009 mengalami kenaikan tiap tahunnya seperti ditampilkan berikut :

Tabel 1.1  
Besaran PDRB masing - masing sektor di Kabupaten Jember, atas harga berlaku tahun 2005 - 2009 (milyar rupiah)

Sektor	2005	2006	2007	2008	2009
Pertanian	5.570,80	6.413,92	7.257,04	8.487,08	9.362,65
Penggalian	487,87	550,41	625,29	734,74	814,16
Industri Pengolahan	924,72	1.046,00	1.195,63	1.412,57	1.583,36
Listrik dan Air Bersih	108,5	126,39	145,3	174,31	193,42
Konstruksi	398,59	468,87	532,92	631,55	711,99
Perdagangan, Hotel & Restoran	2.410,82	2.796,77	3.180,08	3.785,90	4.283,64
Pengangkutan & Komunikasi	557,67	629,89	714,03	845,47	953,42
Keuangan, Persewaan & Jasa Perusahaan	755,08	775,08	1.026,27	1.215,56	1.363,02
Jasa – Jasa	1.226,30	1.441,60	1.629,57	1.922,97	2.146,90
<b>PDRB</b>	<b>12.460,35</b>	<b>14.368,70</b>	<b>16.306,13</b>	<b>19.210,15</b>	<b>21.412,57</b>

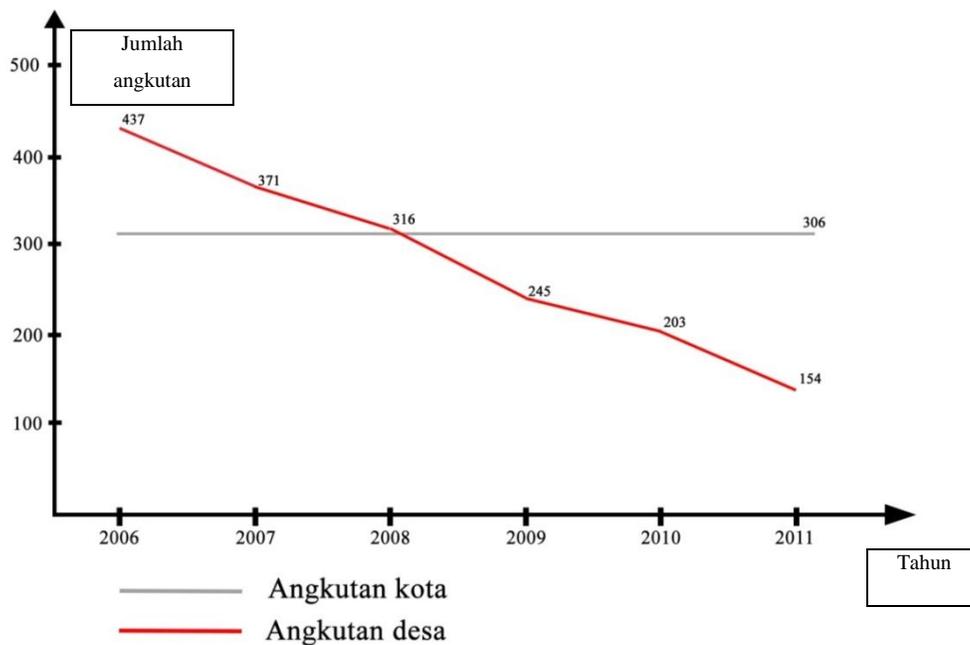
Sumber : BPS Kab, Jember

Dilihat dari Tabel 1.1 tersebut Sektor pertanian menunjukkan nilai pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 5.570,80 milyar dan mengalami peningkatan jumlah sebesar Rp. 9.362,65 milyar pada tahun 2009. Sektor penggalian pada tahun 2005 menyumbang sebesar Rp. 487,87 milyar atau memiliki kontribusi sebesar 3,9% dari total PDRB, sedangkan pada tahun 2009 mengalami peningkatan sebesar Rp. 814,16. Sektor industri pengolahan pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 924,72 dan mengalami peningkatan pada tahun 2009 sebesar Rp.1.583,36 milyar. sektor listrik dan air bersih pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 108,5 milyar dan pada tahun 2009 mengalami peningkatan sebesar Rp. 193,42 milyar.

Adapun untuk sektor konstruksi pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 398,59 milyar dan mengalami peningkatan pada tahun 2009 sebesar Rp. 711,99 milyar. Sektor perdagangan, hotel & restoran pada tahun 2005 menyumbang sebesar

Rp. 2.410,82 milyar dan pada tahun 2009 meningkat sebesar Rp. 4.283,64. Sektor keuangan, persewaan & jasa perusahaan pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 775,08 milyar dan pada tahun 2009 meningkat sebesar Rp. 1.363,02 milyar. Sektor jasa - jasa pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 1.226,30 milyar dan pada tahun 2009 meningkat sebesar Rp. 2.146,90 milyar. Sektor pengangkutan & komunikasi pada tahun 2005 menyumbang PDRB sebesar Rp. 557,67 milyar dan meningkat sebesar Rp. 629,89 milyar pada tahun 2006, pada tahun 2007 meningkat sebesar Rp. 714,03 milyar, pada tahun 2008 meningkat Rp. 845,47 milyar, sedangkan pada tahun 2009 jumlah sumbangan sektor pengangkutan & transportasi pada PDRB sebesar 953,42 milyar dan berdasarkan presentase sumbangan PDRB tahun 2005 sebesar 4,47 %, pada tahun 2009 presentase sumbangan PDRB sebesar 4,3 % terhadap total PDRB Kabupaten Jember. Untuk melihat perkembangan angkutan umum di Kabupaten Jember pada tahun 2006 sampai 2011 dapat dilihat pada grafik 1.1 dibawah ini :

Grafik 1.1 perkembangan jumlah angkutan umum di Kabupaten jember, tahun 2006 - 2011



Sumber : Dinas perhubungan Kab. Jember, 2011 (diolah)

Dari Grafik 1.1 diatas menunjukkan tidak ada peningkatan dalam jumlah armada, berbeda sekali dengan PDRB yang setiap tahunnya meningkat. data pada grafik diatas menjelaskan dua armada angkutan umum, yaitu angkutan desa dan angkutan kota. Angkutan kota di tandai garis abu - abu dan angkutan desa di tandai garis merah. Grafik diatas menjelaskan dari ke dua jenis armada angkutan umum tersebut terjadi penurunan garis grafik di garis merah yaitu angkutan desa. Dan garis grafik berwarna abu - abu tidak terjadi perubahan atau tetap. Diketahui, jumlah angkutan kota 306 armada tidak mengalami perubahan dari tahun 2006 - 2011, dan angkutan desa mengalami penurunan terus menerus dari 437 armada tahun 2006 serta 154 armada pada tahun 2011 (Dishub Jember, 2011).

Penurunan jumlah armada angkutan desa terjadi di keseluruhan terminal di Kabupaten Jember. Kabupaten jember yang terdiri 11 terminal, yaitu terminal Tawang Alun, Arjasa, Ambulu, Kalisat, Pakusari, Ajung, Tempurejo, Wuluhan, Tanggul, Balung, dan Kencong (BPS, 2011). Dari kesebelas terminal yang menunjukkan jumlah armada angkutan desa terbanyak adalah terminal Tawang Alun dengan jumlah 83 armada, dan ke dua yaitu terminal Arjasa sebesar 22 armada. Terminal induk Tawang Alun jelas menjadi paling banyak dari jumlah armada angkutan karena terminal Tawang Alun merupakan terminal utama Kabupaten Jember, serta terminal bertipe A ditunjang lagi jumlah trayek yang mencakup 5 trayek. Sedangkan terminal Arjasa yaitu terminal bertipe B dan jumlah trayeknya hanya 2 trayek, jumlah armada angkutan desa mencapai 22. Dibandingkan dengan terminal lainnya dengan trayek lebih dari dua trayek, dalam jumlah armada masih lebih tinggi terminal arjasa. Terminal Ajung juga memiliki 2 trayek tapi permasalahan jumlah armada masih lebih sedikit dengan jumlah 7 armada angkutan desa. Dari penjabaran ini, terminal Arjasa masih mampu mempertahankan armada angkutan desa meskipun hanya terdiri dari 2 trayek.

Jumlah armada angkutan desa memberikan dampak terhadap pendapatan sopir angkutan desa, tidak terkecuali sopir angkutan desa di terminal Arjasa. Faktor-faktor

yang dapat mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal arjasa adalah curahan jam kerja yang digunakan para sopir untuk bekerja, karena dengan bertambahnya jam kerja maka pendapatan sopir juga akan bertambah dengan asumsi bahwa permintaan akan jasa transportasi angkutan pedesaan adalah tetap. Faktor lama pemakaian kendaraan juga berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan karena hal itu berpengaruh terhadap kondisi kendaraan. Jika kondisi kendaraan yang dioperasikan sudah tidak layak lagi maka hal itu bisa menyebabkan berkurangnya minat calon penumpang untuk menggunakan jasa angkutan sehingga secara otomatis itu mengakibatkan pendapatan sopir menurun.

Faktor lain yang juga berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan adalah pengalaman kerja sopir angkutan pedesaan yang bersangkutan karena semakin lama seseorang bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan maka pengalaman yang dimiliki semakin banyak dan mengerti tentang karakter penumpang. Berdasarkan latar belakang di atas penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa Kabupaten Jember.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan tersebut, dapat disimpulkan bahwa rumusan masalah ini sebagai berikut :

1. seberapa besar pengaruh curahan jam kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa?
2. seberapa besar pengaruh lama pemakaian kendaraan terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa?
3. seberapa besar pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa?

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### 1.3.1 Tujuan penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;
2. untuk mengetahui pengaruh lama pemakaian kendaraan terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;
3. untuk mengetahui pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan para sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;

#### 1.3.2 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi pihak yang berkepentingan dalam masalah tersebut;
2. dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran dan bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam menyusun kerangka kebijakan di sektor transportasi;
3. sebagai bahan informasi bagi peneliti lain yang akan mengadakan penelitian dalam bidang atau masalah yang sama.

## **BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA**

Pada pada bab 2 akan dijelaskan secara rinci mengenai teori tentang faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa Kabupaten Jember dengan berbagai aspek teori yang mendukung serta konsep dan *framework* yang dihubungkan dengan fenomena empiris yang ada. Selain itu, untuk menunjang penelitian pada tinjauan pustaka akan dipaparkan beberapa kompilasi penelitian sebelumnya mengenai faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan serta memberi gambaran tentang kerangka berpikir secara detail akan digambarkan pada Subbab 2.3 untuk memudahkan pemahaman tentang alur dari penelitian ini.

### **2.1 Landasan Teori**

#### 2.1.1 Teori pertumbuhan ekonomi

Pertumbuhan ekonomi (*Economic Growth*) adalah perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat (Sukirno, 1994;10). Pembangunan ekonomi dalam usaha untuk meningkatkan taraf hidup suatu bangsa sering kali diukur dengan tinggi rendahnya pendapatan riil perkapita. Dengan demikian pertumbuhan ekonomi harus diarahkan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat serta mengatasi ketimpangan ekonomi dan kesenjangan sosial (Furi, 2011:1). Pertumbuhan ekonomi dapat diartikan juga sebagai proses kenaikan kapasitas produksi suatu perekonomian yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional. Adanya pertumbuhan ekonomi merupakan indikasi keberhasilan pembangunan ekonomi. Teori ini dikemukakan oleh beberapa ahli sebagai berikut: Menurut Werner Sombart (1863-1947) pertumbuhan ekonomi suatu bangsa dapat dibagi menjadi tiga tingkatan:

1. Masa perekonomian tertutup

Pada masa ini, semua kegiatan manusia hanya semata-mata untuk memenuhi kebutuhannya sendiri. Individu atau masyarakat bertindak sebagai produsen sekaligus konsumen sehingga tidak terjadi pertukaran barang atau jasa. Masa pererokoniam ini memiliki ciri-ciri: Kegiatan manusia untuk memenuhi kebutuhan sendiri, Setiap individu sebagai produsen sekaligus sebagai konsumen, Belum ada pertukaran barang dan jasa;

## 2. Masa kerajinan dan pertukangan

Pada masa ini, kebutuhan manusia semakin meningkat, baik secara kuantitatif maupun secara kualitatif akibat perkembangan peradaban. Peningkatan kebutuhan tersebut tidak dapat dipenuhi sendiri sehingga diperlukan pembagian kerja yang sesuai dengan keahlian masing-masing. Pembagian kerja ini menimbulkan pertukaran barang dan jasa. Pertukaran barang dan jasa pada masa ini belum didasari oleh tujuan untuk mencari keuntungan, namun semata-mata untuk saling memenuhi kebutuhan. Masa kerajinan dan pertukangan memiliki beberapa ciri-ciri sebagai berikut: Meningkatnya kebutuhan manusia, Adanya pembagian tugas sesuai dengan keahlian, Timbulnya pertukaran barang dan jasa, Pertukaran belum didasari *profit motive*;

## 3. Masa kapitalis

Pada masa ini muncul kaum pemilik modal (kapitalis). Dalam menjalankan usahanya kaum kapitalis memerlukan para pekerja (kaum buruh). Produksi yang dilakukan oleh kaum kapitalis tidak lagi hanya sekedar memenuhi kebutuhannya, tetapi sudah bertujuan mencari laba. Werner Sombart membagi masa kapitalis menjadi empat masa sebagai berikut: Tingkat prakapitalis, tingkat kapitalis, tingkat kapitalisme raya, tingkat kapitalisme akhir.

Menurut Friedrich List (1789-1846) menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi suatu bangsa dapat dibagi menjadi empat tahap antara lain sebagai berikut:

1. masa berburu dan pengembaraan;
2. masa beternak dan bertani;

3. masa bertani dan kerajinan;
4. masa kerajinan, industri, perdagangan.

Adapun Karl Bucher (1847-1930) berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi suatu bangsa dapat dibedakan menjadi empat tingkatan sebagai berikut:

1. masa rumah tangga tertutup;
2. rumah tangga kota;
3. rumah tangga bangsa;
4. rumah tangga dunia.

Walt Whitman Rostow (1916-1979) atau yang lebih dikenal dengan sebutan teori Rostow mengungkapkan tentang teori pertumbuhan ekonomi dalam bukunya dengan judul *The Stages of Economic Growth* yang menyatakan bahwa pertumbuhan ekonomi dibagi menjadi 5 (lima) tahapan sebagai berikut:

1. Masyarakat Tradisional (*The Traditional Society*)
  - a. merupakan masyarakat yang mempunyai struktur perkembangan dalam fungsi-fungsi produksi yang terbatas;
  - b. belum menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi modern;
  - c. terdapat suatu batas tingkat output per kapita yang dapat dicapai;
2. Masyarakat pra kondisi untuk periode lepas landas (*the preconditions for take off*)
  - a. merupakan tingkat pertumbuhan ekonomi dimana masyarakat sedang berada dalam proses transisi;
  - b. sudah mulai penerapan ilmu pengetahuan modern ke dalam fungsi-fungsi produksi baru, baik di bidang pertanian maupun di bidang industri.
- 3, Periode Lepas Landas (*The take off*)
  - a. merupakan interval waktu yang diperlukan untuk emndobrak penghalang-penghaang pada pertumbuhan yang berkelanjutan;
  - b. kekuatan-kekuatan yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi diperluas;
  - c. tingkat investasi yang efektif dan tingkat produksi dapat meningkat;

- d, investasi efektif serta tabungan yang bersifat produktif meningkat atau lebih dari jumlah pendapatan nasional;
- e. industri-industri baru berkembang dengan cepat dan industri yang sudah ada mengalami ekspansi dengan cepat.

#### 4. Gerak Menuju Kedewasaan (*Maturity*)

- a. merupakan perkembangan terus menerus dimana perekonomian tumbuh secara teratur serta lapangan usaha bertambah luas dengan penerapan teknologi modern;
- b. investasi efektif serta tabungan meningkat dari 10 % hingga 20 % dari pendapatan nasional dan investasi ini berlangsung secara cepat;
- c. *output* dapat melampaui pertambahan jumlah penduduk;
- d. barang-barang yang dulunya diimpor, kini sudah dapat dihasilkan sendiri;
- e. tingkat perekonomian menunjukkan kapasitas bergerak melampaui kekuatan industri pada masa *take off* dengan penerapan teknologi modern.

#### 5. Tingkat Konsumsi Tinggi (*high mass consumption*)

- a. sektor-sektor industri merupakan sektor yang memimpin (*leading sector*) bergerak ke arah produksi barang-barang konsumsi tahan lama dan jasa-jasa;
- b. pendapatan riil per kapita selalu meningkat sehingga sebagian besar masyarakat mencapai tingkat konsumsi yang melampaui kebutuhan bahan pangan dasar, sandang, dan pangan;
- c. kesempatan kerja penuh sehingga pendapatan nasional tinggi;
- d. pendapatan nasional yang tinggi dapat memenuhi tingkat konsumsi tinggi.

Teori Klasik dalam pertumbuhan ekonomi dikemukakan oleh Adam Smith dan David Ricardo. Teori Adam Smith beranggapan bahwa pertumbuhan ekonomi sebenarnya bertumpu pada pertambahan penduduk. Dengan adanya pertambahan penduduk maka akan terdapat pertambahan output atau hasil. Teori Adam Smith ini tertuang dalam bukunya yang terkenal dengan judul *An Inquiry Into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Sedangkan David Ricardo berpendapat bahwa

faktor pertumbuhan penduduk yang semakin besar sampai menjadi dua kali lipat pada suatu saat akan menyebabkan jumlah tenaga kerja melimpah. Kelebihan tenaga kerja akan mengakibatkan upah menjadi turun. Upah tersebut hanya dapat digunakan untuk membiayai taraf hidup minimum sehingga perekonomian akan mengalami kemandegan (*stationary state*). Teori David Ricardo ini dituangkan dalam bukunya yang berjudul *The Principles of Political and Taxation*.

Robert Solow berpendapat bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan rangkaian kegiatan yang bersumber pada manusia, akumulasi modal, pemakaian teknologi modern dan hasil atau output. Adapun pertumbuhan penduduk dapat berdampak positif dan dapat berdampak negatif. Oleh karenanya, menurut Robert Solow penambahan penduduk harus dimanfaatkan sebagai sumber daya yang positif. Harrod Domar Teori ini beranggapan bahwa modal harus dipakai secara efektif, karena pertumbuhan ekonomi sangat dipengaruhi oleh peranan pembentukan modal tersebut.

### 2.1.2 Teori 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).

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 industri 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 ditentukan oleh :

1. Jumlah faktor produksi yang ia miliki yang bersumber dari :
  - a. hasil tabungan dari tahun lalu;
  - b. warisan dan pembelian.
2. 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):

$$TR = P \times Q$$

Keterangan :

TR = total pendapatan dari hasil pendapatan pada tingkat harga tertentu

P = harga barang yang dihasilkan 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 masyarakat 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 (Sumardi dkk, 1995:80).

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.

Jika seseorang belum dapat memenuhi kebutuhan pokoknya maka orang itu senantiasa berada dalam keadaan tidak seimbang sampai hal yang diinginkannya itu terpenuhi, maka seluruh daya potensinya akan ditujukan kepada pemenuhan keinginan yang mendesak sampai suatu kebutuhannya. Dari adanya keinginan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seseorang terdorong untuk bekerja, akan tetapi bekerja tidak semata-mata didorong oleh adanya kebutuhan.

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.

Pendapatan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pendapatan yang berupa uang. Menurut Sumardi dan Evers (1985: 93) pendapatan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. dari gaji atau upah yang meliputi kerja pokok, kerja sampingan, kerja lembur, dan kerja kadang-kadang;
2. dari usaha sendiri yang hasil bersih dan usaha sendiri, komisi, penjualan dan kerajinan rumah;
3. dari hasil investasi yang diperoleh dari hak milik tanah;
4. dari keuntungan sosial yakni diperoleh dari kerja sosial.

### 2.1.3 Pengaruh Curahan Jam Kerja terhadap Pendapatan

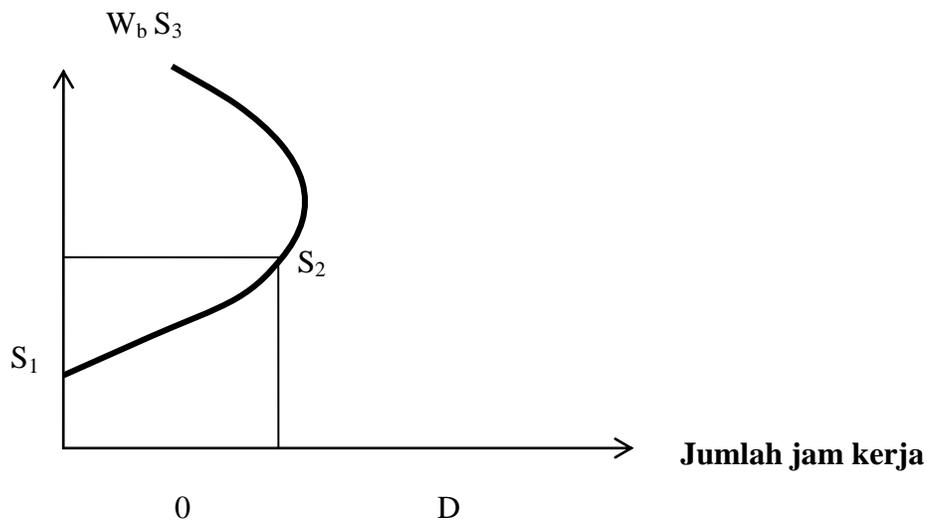
Curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang dicurahkan oleh setiap tenaga kerja selama proses produksi. Penyediaan tenaga kerja juga dipengaruhi oleh lamanya orang bekerja selama satu minggu. Lama bekerja dalam setiap minggu masing-masing orang tidak sama. Ada orang yang bekerja penuh, tetapi banyak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

Gambar 2.1 : Kurva penyediaan waktu kerja oleh suatu keluarga

### Tingkat Upah



Sumber : Simanjuntak, 1995 : 102

Besarnya waktu yang disediakan atau dialokasikan oleh satu keluarga untuk keperluan bekerja merupakan fungsi dari upah. Hingga tingkat upah tertentu penyediaan waktu kerja dari keluarga bertambah bila tingkat upah bertambah (penggal garis  $S_1 S_2$ ). Setelah mencapai tingkat upah tertentu,  $W_b$  pertambahan upah lebih lanjut justru mengurangi waktu yang disediakan keluarga untuk keperluan bekerja (penggal garis  $S_2 S_3$ ). Hal ini disebut *backward bending supply curve*, atau kurva penawaran yang membelok (mundur). Titik  $S^1$  disebut titik belok dan tingkat upah  $W_b$ , dimana kurva penawaran keluarga membelok, dinamakan tingkat upah kritis. Tiap-tiap keluarga mempunyai titik belok, tingkat upah kritis dan bentuk kurva

yang berbeda, sesuai dengan jumlah tenaga kerja yang ada dalam masing-masing keluarga, tingkat pendapatan, serta jumlah tanggungan dari keluarga tersebut. Hubungan curahan jam kerja dan pendapatan sangat erat atau (*linear*). Hal ini dapat dijelaskan bahwa tenaga kerja yang jam kerjanya lebih sedikit per minggu cenderung memperoleh penghasilan lebih rendah dibandingkan dengan mereka yang jam kerjanya 35 jam atau lebih per minggu. Jumlah jam kerja yang kurang atau sedikit tidak selalu berhubungan dengan pendapatan, karena hal ini berkaitan dengan produktivitas dari tenaga kerja itu sendiri.

#### 2.1.4 Pengaruh Lama Pemakaian Kendaraan terhadap Pendapatan

Lama pemakaian kendaraan dapat berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan, 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 sopir angkutan pedesaan 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 pedesaan akan memilih angkutan pedesaan yang dapat memberikan pelayanan yang lebih baik sehingga konsumen atau penumpang angkutan pedesaan memperoleh kepuasan.

### 2.1.5 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 ketrampilan seseorang. 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 sopir angkutan pedesaan pada umumnya berbeda menurut lama mereka bekerja sebagai sopir. Hal ini disebabkan oleh banyaknya pengalaman yang dimiliki, terutama berkaitan dengan karakter penumpang. Dengan mengetahui berbagai karakter penumpang inilah maka sopir dapat memberikan pelayanan yang baik sehingga memuaskan penumpang yang pada akhirnya akan menarik mereka untuk menjadi pelanggan.

#### 2.1.6 Klasifikasi Jasa Angkutan

Pengangkutan diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terlihat hal-hal berikut: (a) ada muatan yang diangkut, (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya, (c) ada jalan yang dilalui angkutan tersebut, dan (d) tersedianya terminal. Proses pengangkutan dilakukan karena nilai barang akan lebih tinggi di tempat tujuan daripada tempat asalnya, karena dikatakan pengangkutan memberikan nilai pada barang yang diangkut. Nilai ini lebih besar daripada biaya-biaya yang dikeluarkan. Nilai yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa nilai tempat (*place utility*) dan nilai waktu (*time utility*). Kedua nilai ini diperoleh jika barang telah diangkut ke tempat di mana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya, yang disebut jasa angkutan.

Jasa transportasi atau jasa angkutan diperlukan untuk membantu kegiatan sektor - sektor lain (sektor pertanian, pertambangan, sektor perdagangan, sektor konstruksi, sektor keuangan, sektor pemerintahan, sektor pertahanan dan sektor lainnya). Karena permintaan jasa transportasi atau pengangkutan bertambah disebabkan untuk melayani berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan yang meningkat.

Dilihat dari segi produksi dan perdagangan, jasa angkutan merupakan salah satu “faktor input”. Keperluan akan jasa angkutan tergantung pada kegiatan yang

terjadi di sektor produksi dan perdagangan. Begitu juga bagi sektor ekonomi lain, jasa angkutan merupakan faktor input. Dalam hubungan inilah jasa angkutan digunakan sebagai “*derived demand*”, karena keperluan jasa angkutan mengikuti perkembangan kegiatan produksi dan ekonomi yang akan memanfaatkannya (Siregar, 1981:5). adapun (Kamaluddin, 2003:15) memaparkan bahwa angkutan dapat diklasifikasikan menurut macam atau jenisnya, untuk rincian klasifikasi yang dimaksud dapat dilihat tabel 2.1 yang menjelaskan tentang Klasifikasi dan Jenis Angkutan:

Tabel 2.1 : Klasifikasi dan jenis-jenis angkutan

<b>Kategori Angkutan</b>	<b>Klasifikasi</b>	
	<b>- dari segi barang yang diangkut :</b>	
I	a.	Angkutan penumpang ( <i>passenger</i> )
	b.	Angkutan barang ( <i>goods</i> )
	c.	Angkutan pos ( <i>mail</i> )
II	<b>- dari sudut geografis :</b>	
	a.	Angkutan antarbenua
	b.	Angkutan antarpulau
	c.	Angkutan antarkota
	d.	Angkutan antardaerah
	c.	Angkutan di dalam kota
III	<b>- dari sudut teknis dan alat pengangkutannya :</b>	
	a.	Angkutan jalan raya
	b.	Angkutan rel
	c.	Angkutan melalui air
	d.	Angkutan pipa
	e.	Angkutan laut
	f.	Angkutan udara

Berdasarkan berbagai jenis transportasi di atas, dalam penelitian ini secara lebih spesifik akan menggunakan konsep kerja berdasarkan sudut geografis, yaitu tentang angkutan antar daerah khususnya angkutan pedesaan.

## **2.2 Tinjauan Hasil Penelitian Sebelumnya**

Penelitian yang dilakukan oleh Handoko (2005) dengan judul “Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek Di Kecamatan Sumbersari Kabupaten Jember” menggunakan analisis linier berganda. Hasil kesimpulan yaitu ada hubungan yang kuat antara variabel bebas (curahan jam kerja, harga sepeda motor, dan lama bekerja) dengan variabel terikat yaitu pendapatan. Hal ini ditunjukkan dengan hasil koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,814. Angka ini menunjukkan bahwa variabel bebas mampu mempengaruhi naik turunnya pendapatan sebesar 81,4% sedangkan sisanya 18,6% dijelaskan oleh variabel lain. Dari penelitian tersebut diperoleh bahwa curahan jam kerja, harga sepeda motor, dan lama bekerja berpengaruh terhadap pendapatan tukang ojek di Kecamatan Sumbersari Kabupaten Jember.

Penelitian yang dilakukan oleh Haris Noval Effendi (2007) dengan judul "Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal pakusari kabupaten jember". Dengan kesimpulan bahwa perubahan variabel pendapatan (Y) yang disebabkan oleh pengaruh variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja, serta waktu kerja adalah sebesar 92,2% sedangkan sisanya sebesar 7,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam model penelitian ini. adapapun penelitian yang di lakukan oleh Dedi (2006), dengan judul "faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan supir angkutan kota di Kabupaten Jember", menyimpulkan bahwa perubahan variabel pendapatan (Y) yang disebabkan oleh pengaruh variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja, serta waktu kerja adalah sebesar 92,2% sedangkan sisanya sebesar 7,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam

model penelitian ini. sedangkan penelitian yang akan penulis menggunakan konsep yang sebagian sama dengan hasil penelitian sebelumnya

Tabel 2.2 Perbandingan penelitian dengan penelitian sebelumnya:

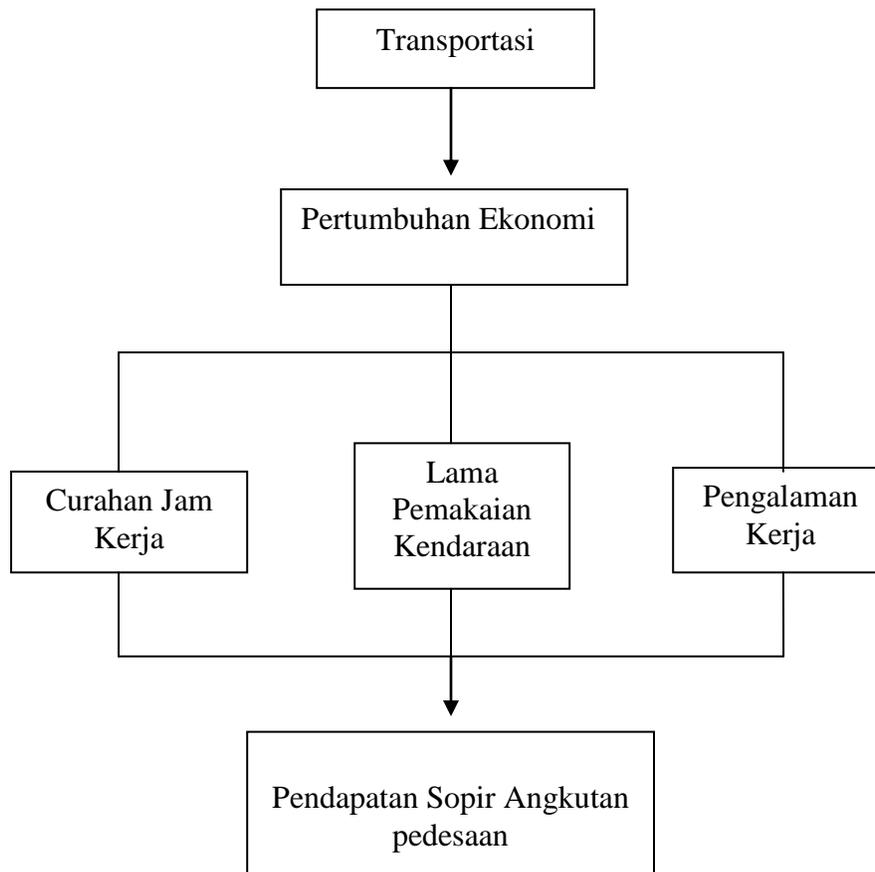
<b>Penulis</b>	<b>Judul Penelitian</b>	<b>Metode</b>	<b>Hasil Penelitian</b>
<b>Handoko (2005)</b>	<i>Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek Di Kecamatan Sumpersari Kabupaten Jember</i>	Analisis regresi linier berganda (OLS).	Ada hubungan yang kuat antara variabel bebas (curahan jam kerja, harga sepeda motor, dan lama bekerja) dengan variabel terikat yaitu pendapatan. Hal ini ditunjukkan dengan hasil koefisien determinasi ( $R^2$ ) sebesar 0,814. Angka ini menunjukkan bahwa variabel bebas mampu mempengaruhi naik turunnya pendapatan sebesar 81,4% sedangkan sisanya 18,6% dijelaskan oleh variabel lain.
<b>Dedi (2006)</b>	<i>faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan supir angkutan kota di Kabupaten Jember</i>	Analisis regresi linear berganda (OLS).	bahwa perubahan variabel pendapatan (Y) yang disebabkan oleh pengaruh variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja, serta waktu kerja adalah sebesar 92,2% sedangkan sisanya sebesar 7,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam model penelitian ini

<b>Haris noval effendi (2007)</b>	<i>Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal pakusari kabupaten jember</i>	Analisis regresi linier berganda (OLS).	bahwa perubahan variabel pendapatan (Y) yang disebabkan oleh pengaruh variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, pengalaman kerja, serta waktu kerja adalah sebesar 92,2% sedangkan sisanya sebesar 7,8% dipengaruhi oleh faktor-faktor lain yang tidak dianalisis dalam model penelitian ini.
-----------------------------------	--	---	---

### 2.3 Kerangka Konseptual

Transportasi atau pengangkutan sangat di perlukan dalam menyelesaikan perekonomian bangsa, ketersediaan jasa transportasi berkolerasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat (Adisasmita, 2010:3) sebangun dengan pendapat Adisasmita (Efendi, 2007) memaparkan peningkatan pendapatan masyarakat perlu didukung dengan upaya pembangunan dan perbaikan sektor transportasi secara terus menerus. Perbaikan dan pembangunan sektor transportasi akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi, karena hakekat pertumbuhan ekonomi adalah meningkatkan kemakmuran masyarakat dan meningkatkan pendapatan masyarakat (Furi, 2011:1). Berbagai teori pertumbuhan ekonomi yang di jelaskan oleh ahli - ahli ekonomi W.W.Rostow, David Ricardo, Adam Smith dan Robert solow, setidaknya menjelaskan modal, output, bertambahnya penduduk dan nantinya akan meningkatkan upah serta meningkatkan pendapatan nasional. Meningkatkan pendapatan masyarakat, agar tercapainya meningkatkan pendapatan nasional serta meningkatkan sektor transportasi salah satunya yaitu pendapatan sopir angkutan desa. Pendapatan sopir angkutan pedesaan dipengaruhi beberapa variabel, yaitu variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja.

Konsep penelitian yang akan digunakan untuk membangun hipotesis dapat digambarkan secara grafik 2.1 diawah ini:



Grafik 2.1 : Kerangka Konsep Hubungan Antara Curahan Jam Kerja, Lama Pemakaian Kendaraan, dan Pengalaman Kerja.

#### 2.4 Hipotesis Penelitian

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 sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;

2. lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;
3. pengalaman kerja mempunyai pengaruh positif terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa;

## **BAB 3. METODE PENELITIAN**

### **3.1 Rancangan Penelitian**

#### **3.1.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan metode eksplanatori. Metode Eksplanatori yaitu suatu penelitian untuk mengetahui sifat daripada hubungan antara dua peubah atau lebih, karena itu jenis penelitian ini dapat digunakan untuk menguji teori bahkan untuk menemukan teori (Effendi, 1989 : 5).

#### **3.1.2 Unit Analisis**

Unit analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah perilaku sopir angkutan desa di terminal arjasa, yang berhubungan dengan pendapatan sopir angkutan desa

#### **3.1.3 Pengambilan Populasi**

Populasi adalah kelompok elemen yang lengkap, yang biasanya berupa orang, transaksi atau kejadian dimana ada ketertarikan untuk mempelajarinya atau menjadi objek penelitian (Kuncoro, 2003: 103). Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh sopir angkutan pedesaan yang ada di terminal Arjasa. Angkutan pedesaan adalah salah satu jenis alat transportasi jalan raya dengan menggunakan kendaraan roda empat, dalam hal ini angkutan pedesaan dengan tujuan akhir terminal Arjasa dan induk angkutan di terminal arjasa. Jumlah populasi yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember Sub Terminal Arjasa adalah 33 orang.

#### **3.1.4 Metode Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer yang diperoleh langsung dari populasi yaitu semua sopir angkutan pedesaan jurusan di terminal Arjasa. Sedangkan data yang digunakan untuk mendukung data primer adalah data

sekunder yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Metode yang digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian ini adalah:

1. data primer diperoleh melalui metode wawancara langsung dengan semua sopir yang telah dipilih sebagai sampel dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sesuai dengan tujuan penelitian;
2. data sekunder diperoleh dengan cara mengumpulkan informasi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember.

### 3.1.5 Metode Analisis Data

Untuk mengetahui pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa digunakan analisa Regresi Linier Berganda (Soelistyo,1995:192).

$$Y = b_0 + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + e \dots\dots\dots(3.1)$$

Yang diaplikasikan dalam rencana penelitian ini, dimana:

- Y = pendapatan sopir angkutan pedesaan;
- $b_0$  = besarnya pendapatan minimal pada saat  $X_1$ ,  $X_2$ , dan  $X_3$  sama dengan 0;
- $b_1$  = besarnya pengaruh curahan jam kerja terhadap pendapatan sopir;
- $b_2$  = besarnya pengaruh lama pemakaian kendaraan terhadap pendapatan sopir;
- $b_3$  = besarnya pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir;
- $X_1$  = curahan jam kerja (jam per minggu);
- $X_2$  = lama pemakaian kendaraan (tahun);
- $X_3$  = pengalaman kerja sopir angkutan pedesaan (tahun);
- e = variabel pengganggu.

## 3.2 Uji Statistik

### 3.2.1 Uji Simultan (Uji - F)

Untuk menguji pengaruh variabel bebas secara serentak terhadap variabel terikat maka digunakan uji F (Gujarati, 2000:120)

$$F_{hitung} = \frac{R^2/k}{(1-R^2)/(n-k-1)} \dots\dots\dots(3.2)$$

Keterangan :

$R^2$  : koefisien determinasi,

$k$  : banyaknya variabel bebas

$n$  : banyaknya sampel

perumusan hipotesis :

$H_0: b_1 = b_2 = b_3 = 0$  : artinya secara serentak variabel bebas tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat,

$H_1: b_1 \neq b_2 \neq b_3 \neq 0$  : artinya secara serentak variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat,

Kriteria pengujian dengan tingkat signifikan ( $\alpha$ ) 5% Jika probabilitas  $F_{hitung} \leq$  level of significant ( $\alpha$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, berarti ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat. Jika probabilitas  $F_{hitung} >$  level of signifikan ( $\alpha$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, berarti tidak ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat.

### 3.2.2 Uji Parsial (Uji - T)

Untuk menguji adanya pengaruh masing – masing variabel bebas (curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja) terhadap variabel terikat (pendapatan) secara psrsial maka digunakan uji t dengan rumus (Gujarati, 2000:114):

$$t_{hitung} = \frac{\beta_i}{S\beta_i} \dots\dots\dots(3.3)$$

Keterangan :

$\beta_i$  : koefisien regresi

$S \beta_i$  : standar hipotesi

Perumusan hipotesis :

$H_0 : b_i = 0$ : artinya secara parsial variabel bebas tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat,

$H_i : b_i \neq 0$ : artinya secara parsial variabel bebas mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat,

Kriteria pengujian dengan tingkat signifikan ( $\alpha$ ) 5%: Jika probabilitas  $t_{hitung} \leq$  level of significant ( $\alpha$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_i$  diterima, berarti ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat. Jika probabilitas  $t_{hitung} >$  level of significant ( $\alpha$ ), maka  $H_0$  ditolak dan  $H_i$  diterima, berarti tidak ada pengaruh nyata antara variabel bebas dengan variabel terikat.

### 3.2.3 Uji koefisien Determinasi Berganda

Uji Koefisien Determinasi Berganda (Uji  $R^2$ ) dilakukan untuk mengukur seberapa besar proporsi variabel dependen mampu menjelaskan seluruh variabel independen. Widarjono, (2009) menyatakan mengukur besarnya variabel bebas terhadap variabel terikat dalam persamaan regresi digunakan analisis koefisien regresi dengan rumus sebagai berikut :

$$R^2 = 1 - \frac{RSS}{TSS} = \frac{ESS}{TSS} \dots\dots\dots(3.4)$$

$$R^2 = 1 - \frac{\sum e_t^2}{\sum y_t^2} \dots\dots\dots(3.5)$$

Keterangan :

R = koefisien regresi

ESS = jumlah kuadrat regresi / *explained sum of square*

RSS = jumlah kuadrat kesalahan regresi / *residual sum of square*

TSS = total jumlah kuadrat / *total sum of square*

Batas nilai  $R^2$  adalah :  $0 < R^2 < 1$

Kriteria pengujian :

1. jika nilai  $R^2$  menghasilkan nilai mendekati 1, maka pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah positif, artinya apabila ada kenaikan dalam variabel bebas akan menyebabkan kenaikan pada variabel terikat ;
2. jika nilai  $R^2$  menghasilkan nilai mendekati 0, maka pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah kurang atau tidak berhubungan, artinya apabila ada kenaikan atau penurunan pada variabel bebas tidak akan menyebabkan kenaikan pada variabel terikat ;
3. jika nilai  $R^2$  menghasilkan nilai mendekati -1, maka pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah sempurna atau negatif artinya apabila ada kenaikan dalam variabel bebas akan menyebabkan penurunan pada variabel terikat

### **3.3 Uji Ekonometrika**

#### **3.3.1 Uji Multikolinearitas**

Untuk menguji model regresi apakah terjadi hubungan yang sempurna atau hampir sempurna antar variabel bebas, sehingga sulit untuk memisahkan pengaruh antara variabel-variabel bebas itu secara individu terhadap variabel terikat digunakan uji multikolinearitas. Adanya multikolinearitas sebagai akibat nilai F hitung dan  $R^2$  signifikan, sedangkan sebagian atau seluruh koefisien regresi tidak signifikan. Pengujian dilakukan dengan uji klein, yaitu dengan cara melakukan regresi sederhana antara variabel bebas dengan menjadikan salah satu variabel bebas sebagai variabel terikat, selanjutnya nilai  $R^2$  masing-masing regresi tersebut dibandingkan dengan  $R^2$  hasil regresi berganda maka model tersebut tidak terjadi multikolinearitas (Gujarati,2000: 163).

#### **3.3.2 Uji Autokorelasi**

Yaitu alat ekonometrik yang digunakan untuk menguji suatu model apakah variabel pengganggu pada periode tertentu berkorelasi dengan variabel lain, dengan kata lain variabel gangguan tidak random (Sugiyanto, 1995:78). Untuk mengetahui apakah dalam model terjadi autokorelasi, digunakan uji *Breusch Godfrey*. Melakukan

uji hipotesa nol ( $H_0$ ) dengan pedoman ; menolak  $H_0$  yang menyatakan tidak ada masalah autokorelasi dengan model empiris yang dipergunakan bila  $X^2_{hitung} > X^2_{tabel}$ . Menerima  $H_0$  yang menyatakan tidak ada masalah autokorelasi dalam model yang empiris digunakan bila  $X^2_{hitung} > X^2_{tabel}$ . (Gujarati, 2000: 425). Langkah-langkah dalam uji BG ini adalah:

- a. lakukan regresi dengan menggunakan model empiris yang akan diestimasi, kemudian dapatkan nilai residual  $t$ .
- b. lakukan regresi dengan  $\mu$ , sebagai variabel tak bebas dan dengan memasukkan  $\mu_1$ , sebagai variabel bebas:

$$\mu_1 = \alpha_0 + \alpha_1 X_{1t} + \alpha_2 X_{2t} + \alpha_3 \mu_{t-1} + e_1$$

- c. hitunglah nilai  $(n-1) R^2 = X^2_{hitung}$  dari hasil regresi persamaan diatas.
- d. lakukan uji hipotesis dengan pedoman:
  1. bila nilai  $X^2_{hitung} > \text{nilai } X^2_{tabel}$  maka hipotesis yang menyatakan bahwa tidak ada autokorelasi ditolak,
  2. bila nilai  $X^2_{hitung} > \text{nilai } X^2_{tabel}$  maka hipotesis yang menyatakan bahwa tidak ada autokorelasi tidak dapat ditolak.

### 3.3.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas digunakan untuk mengetahui adanya kesalahan pengganggu mempunyai varian yang sama. Pengujian menggunakan uji glejser dengan langkah – langkah sebagai berikut (Gujarati, 2000:438) :

1. Melakukan regresi variabel terikat pendapatan terhadap semua variabel penjelas  $X_i$  dan memperoleh nilai residual ( $|e|$ );
2. Melakukan regresi dari nilai absolut residual ( $|e|$ ) terhadap  $X_i$  yang mempunyai hubungan erat dengan  $\delta^{2u}$  dengan bentuk regresi sebagai berikut:  $|e| = \partial_0 + \partial_1 X_1 + \mu_1$ ;
3. Menentukan ada tidaknya heteroskedastisitas dalam uji statistik, untuk menguji hipotesis:  $H_0 : \partial_1 = 0$  dan  $H_1 : \partial_1 \neq 0$  ;
4. Kriteria pengambilan keputusan:

- a. Apabila probabilitas  $t_{hitung} > \alpha$ , maka dalam model tidak terjadi heteroskedastisitas ;
- b. Apabila probabilitas  $t_{hitung} < \alpha$ , maka dalam model ini terjadi heteroskedastisitas.

### 3.3.4 Uji Normalitas

Uji Normalitas merupakan uji yang dilakukan untuk mengevaluasi apakah nilai variabel pengganggu atau residual dari model yang dibentuk, apakah sudah mempunyai distribusi normal atau tidak. Konsep pengujian uji normalitas menggunakan pendekatan uji jarque-berra test. Bila nilai jarque-berra hitung lebih besar dari pada nilai  $X^2$  - tabel atau nilai probabilitas jarque-berra hitung lebih kecil probabilitas ( $\alpha = 5\%$ ), maka hipotesis yang menyatakan residual adalah berdistribusi normal diterima, begitu juga sebaliknya (Wardhono, 2004:29).

## 3. 4 Definisi Variabel Operasional

Definisi operasional bertujuan untuk memberikan batasan pengertian terhadap istilah yang digunakan dalam penelitian. Pengertian beberapa istilah yang digunakan dalam penelitian ini dijelaskan dalam tabel 3.1 sebagai berikut :

Tabel 3.1 Definisi variabel operasional

Variabel	Penjelasan	Satuan
Pendapatan (Y)	uang yang diterima oleh sopir angkutan pedesaan	Rupiah (Rp) per minggu
Curahan jam kerja (X1)	jumlah jam kerja yang digunakan untuk bekerja	Jam per minggu
Lama pemakaian kendaraan (X2)	lamanya waktu pemakaian kendaraan sejak tahun pembuatan kendaraan sampai sekarang	tahun
Pengalaman kerja (X3)	lamanya pekerja bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan dihitung sejak pertama kali sampai dengan sekarang	tahun

## **BAB 4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **4.1 Gambaran Umum**

#### **4.1.1 Letak dan Keadaan Geografis Penelitian**

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

Secara administratif wilayah Kabupaten Jember terbagi menjadi 31 kecamatan terdiri atas 28 kecamatan dengan 225 desa dan 3 kecamatan dengan 22 kelurahan. Kecamatan terluas di Kabupaten Jember adalah Tempurejo dengan luas 524,46 Km<sup>2</sup> atau 15,9% dari total luas wilayah Kabupaten Jember. Kecamatan yang terkecil adalah Kaliwates, seluas 24,94 Km<sup>2</sup> atau 0,76%.

Kawasan lindung di Kabupaten Jember terdiri atas :

- a. kawasan yang memberikan perlindungan di bawahnya yang berada di bagian timur;
- b. kawasan perlindungan setempat yang berada di sempadan pantai selatan Jember (100 m), sempadan sungai/kali di seluruh Jember, kawasan sekitar waduk, dan kawasan sekitar mata air;
- c. kawasan suaka alam berada di Wisata Pantai Watu Ulo, Gunung Watangan, Taman Nasional Meru Betiri dan Pegunungan Hyang;
- d. kawasan cagar budaya di Kecamatan Arjasa;

- e. kawasan rawan bencana alam karena erosi tinggi berada di Kecamatan Arjasa, Patrang, Sumberjambe, Mumbulsari, Kencong dan Wuluhan, dan kawasan rawan bencana alam karena hutan rusak berada di Kecamatan Silo dan Mumbulsari.

Kawasan budidaya terdiri dari :

- a. pertanian Tanaman Pangan berada di seluruh kawasan kecuali pusat kota;
- b. perkebunan berada di lereng Gunung Argopuro dengan komoditi teh, kopi, kakao, karet; lereng Gunung Raung dengan komoditi kopi dan tembakau; kawasan tengah hingga selatan dengan komoditi tembakau, tebu dan kelapa;
- c. perikanan laut terdapat di Kecamatan Gumukmas, Puger, Ambulu, Wuluhan dan Kencong; perikanan darat terdapat di Kecamatan Rambipuji, Kalisat dan Bangsalsari;
- d. pertambangan/Galian C berada di Kecamatan Puger, Pakusari, Sumpalsari, Kalisat, Wuluhan, Arjasa, Ledokombo dan Rambipuji;
- e. hutan Produksi berada di kawasan perbatasan dengan Bondowoso dan Banyuwangi;
- f. industri kecil tersebar di setiap kecamatan, *error i* manufaktur berada di Kecamatan Rambipuji, Panti, Balung, Jenggawah, Sumpalsari dan Arjasa;
- g. permukiman berada di Kawasan Pusat Kota dan setiap ibukota kecamatan.

#### 4.1.2 Jumlah Angkutan Desa

Kabupaten Jember dalam rangka menyediakan jasa transportasi bagi masyarakat memiliki dua angkutan umum, yaitu angkutan kota dan angkutan desa. Sistem angkutan desa merupakan subsistem dari jasa angkutan umum di Kabupaten Jember yang merupakan hal yang penting dalam perkembangan perekonomian Kabupaten Jember terutama sebagai moda transportasi desa. Jumlah kendaraan angkutan desa terus mengalami penurunan, dari data yang di peroleh dari dinas perhubungan pada tahun 2006 angkutan pedesaan mencapai 437 armada kendaran, tahun 2011 mencapai 154 armada kendaraan. Untuk lebih jelasnya tentang jumlah

kendaraan angkutan desa pada tahun 2011 masing - masing terminal dapat dilihat pada Tabel 4.1 berikut :

Tabel 4.1 : Angkutan desa masing - masing terminal di Kabupaten Jember tahun 2011.

No	Terminal	Jumlah kendaraan
1	Tawang.Alun	83
2	Arjasa	22
3	Kalisat	11
4	Pakusari	15
5	Ajung	7
6	Tempurejo	3
7	Ambulu	0
8	Wuluhan	0
9	Balung	0
10	Kencong	0
11	Tanggul	13
TOTAL		154 armada

Sumber : Dinas Perhubungan, 2011

#### 4.1.3 Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa

Terminal Arjasa adalah salah satu terminal dari sebelas terminal di Kabupaten Jember selain terminal Tawang Alun, terminal pakusari dan lainnya. Terminal Arjasa yang berfungsi sebagai pintu masuk menuju pusat kota Jember bagi semua masyarakat pengguna jasa transportasi angkutan umum, khususnya bagi mereka yang berasal dari wilayah timur laut Kabupaten Jember atau masyarakat yang berbatasan dengan Kabupaten Bondowoso maupun yang berasal dari wilayah Kabupaten Bondowoso. Terminal Arjasa berada di Jl. Moch. sroedji, kec. arjasa. Terminal arjasa memiliki tiga angkutan umum yang berhenti di terminal tersebut, Diantaranya angkutan kota, angkutan yang menghubungkan Kab. Jember dengan Kab.

Bondowoso dan angkutan desa. Angkutan desa di terminal arjasa tidak lagi berhenti di terminal arjasa untuk mencari penumpang dan lain sebagainya melainkan berhenti di jalan tapak siring 300 m dari terminal arjasa dan di sekitar pasar kalisat. Terminal Arjasa dilengkapi dengan sarana dan prasarana didalamnya seperti toilet umum, musholla, kantin, dan tempat duduk bagi para calon penumpang angkutan umum yang ada terminal tersebut. Walaupun terminal Arjasa hanya sebuah terminal kecil, namun keberadaannya sangat bermanfaat bagi masyarakat khususnya bagi para pengguna jasa angkutan umum seperti angkutan kota, angkutan antar kota maupun angkutan pedesaan.

Di wilayah Kabupaten Jember banyak terdapat angkutan pedesaan dengan masing-masing terminal sebagai tujuan akhirnya. Terminal Arjasa adalah salah satu terminal yang berfungsi sebagai tempat pemberhentian akhir bagi angkutan pedesaan yang beroperasi di wilayah timur Kabupaten Jember. Angkutan pedesaan yang ada di terminal Arjasa adalah angkutan pedesaan yang berasal dari dua jalur yaitu Arjasa - Kalisat dan Arjasa - Sukowono. Dua trayek tersebut tidak berjalan sebagaimana semestinya, Artinya dalam realita yang ada trayek tersebut tidak digunakan oleh sopir angkutan pedesaan. Trayek yang digunakan adalah Arjasa - Kalisat - Sukowono. Selain itu fenomena terjadi adalah angkutan pedesaan di terminal Kalisat mencari penumpang mulai dari Arjasa atau angkutan pedesaan Kalisat bergabung menjadi satu dengan angkutan pedesaan arjasa sehingga jumlah angkutan terminal Arjasa bertambah. Angkutan pedesaan yang ada di terminal ini terdiri dari berbagai macam merk kendaraan dengan tipe yang beragam Suzuki Carry, Mitsubishi L300, Daihatsu Zebra, dan lain sebagainya. Dengan banyaknya merk dan tipe kendaraan tersebut otomatis para pengguna jasa angkutan pedesaan dapat memilih berbagai kendaraan yang ada sesuai dengan minat dan selera mereka.

## **4.2 Latar Belakang Responden**

### **4.2.1 Latar Belakang Responden menurut Curahan Jam Kerja**

Tingkat pencurahan jam kerja adalah persentase banyaknya jam kerja yang dicurahkan terhadap jumlah kerja yang tersedia (Mubyarto, 1990:36). Dalam penelitian ini, curahan jam kerja adalah jumlah jam kerja yang digunakan oleh para sopir angkutan pedesaan 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 sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa dapat dilihat pada Tabel 4.2 :

Tabel 4.2 Curahan Jam Kerja sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa dalam Satu Minggu

No.	Curahan Jam Kerja (Jam per Minggu)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	28 – 48	5	15,2 %
2	63 – 73,5	21	63,6 %
3	77 – 85,5	7	21,2 %
Jumlah		33	100 %

Sumber : lampiran C, diolah

Tabel 4.2 menunjukkan bahwa curahan jam terkecil yang digunakan oleh responden adalah antara 28 - 48 jam per minggu yaitu sebanyak 5 orang atau 15,2%, kemudian sebanyak 21 orang atau 36,36% dari jumlah responden menggunakan curahan jam kerja antara 63–73,5 jam per minggu, sedangkan sisanya yaitu sebanyak 7 orang atau 21,21% dari jumlah responden menggunakan curahan jam kerja antara 77–85,5 jam per minggu.

#### 4.2.2 Latar Belakang Responden Menurut Lama Pemakaian Kendaraan

Lama pemakaian kendaraan adalah lamanya pemakaian kendaraan yang digunakan oleh sopir angkutan pedesaan 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 sopir angkutan pedesaan. 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 sopir angkutan pedesaan dapat dilihat pada Tabel 4.3 dibawah ini :

Tabel 4.3 Lama Pemakaian Kendaraan Sopir Angkutan Pedesaan Di Terminal Arjasa

No.	Lama Pemakaian Kendaraan (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	15 – 18	7	21,2
2	19 – 22	13	39,4
3	23 – 27	13	39,4

Sumber : lampiran C, diolah

Tabel 4.3 menunjukkan bahwa sebanyak 7 orang atau 21,2% dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lama pemakaian antara 15–18 tahun, kemudian sebanyak 13 orang atau 39,4% dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lama pemakaian antara 19–22 tahun. Sama dengan jumlah tersebut, yaitu sebanyak 13 orang atau 39,4% dari jumlah responden menggunakan kendaraan dengan lama pemakaian antara 23–27 tahun.

#### 4.2.3 Latar Belakang Responden Menurut Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja sangat berpengaruh terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan 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 sopir angkutan pedesaan yang dihitung sejak pertama kali bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan sampai sekarang yang dinyatakan dalam satuan tahun. Diketahui bahwa pengalaman kerja sopir angkutan pedesaan berkisar antara 8–15 tahun, sebanyak 6 orang atau 18,2%. Responden memiliki pengalaman kerja antara 16–23 tahun, sebanyak 11 orang atau 33,3%. Responden yang memiliki pengalaman kerja antara 24–31 tahun adalah sebanyak 12 orang atau 36,4%. Lalu sebanyak 4

orang atau 12,1% memiliki pengalaman kerja antara 32-38 tahun. Keadaan responden berdasarkan pengalaman kerja dapat dilihat pada Tabel 4.4 berikut ini :

Tabel 4.4 Pengalaman Kerja Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa

No.	Pengalaman Kerja (Tahun)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	8 – 15	6	18,2
2	16 – 23	11	33,3
3	24 – 31	12	36,4
4	32 – 38	4	12,1
Jumlah		33	100

Sumber : lampiran C, diolah

#### 4.2.4 Latar Belakang Responden Menurut Pendapatan

Pendapatan adalah jumlah uang yang didapatkan oleh sopir angkutan pedesaan setelah melakukan pekerjaannya. Pendapatan tersebut diperoleh dari tarif yang mereka kenakan kepada para penumpang yang menggunakan jasa mereka. Dalam penelitian ini pendapatan yang diperoleh oleh responden dinyatakan dalam satuan rupiah per minggu. Besarnya pendapatan yang diterima oleh sopir angkutan pedesaan dalam satu minggu dapat dilihat pada Tabel 4.5 dibawah ini :

Tabel 4.5 Jumlah Pendapatan yang Diterima oleh Sopir Angkutan Pedesaan di Terminal Arjasa dalam satu minggu

No.	Pendapatan (Rupiah)	Jumlah Responden (Orang)	Persentase (%)
1	210.000 – 410.000	4	12,1
2	420.000 – 620.000	8	24,3
3	630.000 – 840.000	21	63,6
Jumlah		33	100

Sumber: Lampiran 2, diolah

Data pada Tabel 4.5 tersebut menunjukkan bahwa jumlah pendapatan terkecil yang diterima oleh sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa dalam satu minggu adalah antara Rp 210.000,- – 410.000,- yaitu sebanyak 4 orang atau 12,1% dari jumlah responden. Pendapatan antara Rp. 420.000,- – 620.000,- yaitu sebanyak 8

orang atau 24,3% dari jumlah responden, sedangkan sisanya yaitu sebanyak 21 orang atau 60,6 % memiliki pendapatan antara Rp 630.000,- – 840.000,-.

### 4.3 Hasil Analisis Data

Analisis data ini dilakukan dengan menggunakan model regresi linear berganda dengan menggunakan uji model klasik. Penggunaan analisis regresi linear berganda dimaksudkan untuk menguji pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja sebagai variabel bebas terhadap variabel pendapatan pedagang angkutan pedesaan sebagai variabel terikat.

#### 4.3.1 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 33 pada responden sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Adapun untuk hasil analisis statistik deskriptif akan disajikan pada Tabel 4.6 dibawah ini:

Tabel 4.6 Statistik deskriptif variabel penelitian

	<b>LY (pendapatan)</b>	<b>C</b>	<b>LX1 (curahan jam kerja)</b>	<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	<b>LX3 (pengala man kerja)</b>
<b>Mean</b>	593.9394	1.000000	66.46970	21.36364	22.90909
<b>Median</b>	630.0000	1.000000	70.00000	21.00000	23.00000
<b>Maximum</b>	840.0000	1.000000	80.50000	27.00000	38.00000
<b>Minimum</b>	210.0000	1.000000	28.00000	15.00000	8.000000
<b>Std. Dev.</b>	152.4321	0.000000	15.04054	3.080363	7.903178
<b>Observations</b>	33	33	33	33	33

Sumber : Sumber : lampiran C, diolah

Tabel 4.6 Menunjukkan nilai rata-rata sebesar  $Y$  (pendapatan sopir) sebesar Rp. 593.9394,- dengan nilai terendah sebesar Rp. 210.0000 dan nilai tertinggi sebesar Rp. 840.0000. Sejalan dengan besarnya tingkat pendapatan ( $Y$ ), maka curahan jam kerja ( $x_1$ ) mempunyai potensi untuk mempengaruhi besarnya pendapatan. Dengan nilai rata-rata curahan jam kerja ( $x_1$ ) sebesar 66,4 jam / per minggu, sedangkan nilai terendah sebesar 28 jam/per minggu dan untuk curahan jam kerja sopir angkutan desa tertinggi sebesar 80,5 jam/per minggu. Selain curahan jam kerja yang mempengaruhi besarnya pendapatan sopir angkutan desa, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja juga mempengaruhi besarnya pendapatan sopir angkutan desa. Lama pemakaian kendaraan ( $x_1$ ) nilai rata-rata sebesar 21,3 tahun, dengan nilai tertinggi sebesar 27 tahun dan nilai terendah sebesar 15 tahun. Pengalaman kerja ( $x_3$ ) yang dihitung dalam satuan tahun mempunyai nilai rata-rata sebesar 22,9 tahun, dengan nilai tertinggi sebesar 38 tahun, dan nilai terendah pengalaman kerja sebesar 8 tahun.

#### 4.3.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Jenis penelitian ini menggunakan metode eksplanatori research. Metode Eksplanatori yaitu suatu penelitian untuk mengetahui sifat dari pada hubungan antara dua peubah atau lebih, karena itu jenis penelitian ini dapat digunakan untuk menguji teori bahkan untuk menemukan teori (Effendi, 1989 : 5). Dan menurut Supranto (200:190), metode eksplanatori adalah jenis penelitian yang bertujuan mengetahui ada tidaknya pengaruh anatara dua variabel atau lebih. penelitian ini menjelskan hubungan variabel satu dengan variabel yang lain dengan menggunakan data, kemudian hasilnya dapat diintepretasiakan.

Analisis regresi berkaitan dengan studi ketergantungan suatu variabel dependen pada satu atau lebih variabel independen. Tujuan dari diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh Curahan jam kerja ( $x_1$ ), Lama pemakaian kendaraan ( $x_2$ ), dan pengalaman kerja ( $x_3$ ) terhadap pendapatan sopir angkutan desa ( $Y$ ) di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Pengaruh tersebut akan

dapat diketahui dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Adapun hasil persamaan regresi linear yang didapat adalah sebagai berikut :

$$LY = 260.733397404 + 7.06891972152 * LX1 - 0.259167992783 * LX2 - 5.72376202193 * LX3 + e$$

Adapun hasil dari pengujian dengan regresi linier berganda dapat disajikan pada Tabel 4.7 berikut ini:

Tabel 4.7 hasil estimasi model regresi linier berganda

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	<b>260.7334</b>	161.7712	1.611742	0.1178
LX1 (curahan jam kerja)	<b>7.068920</b>	1.153024	6.130766	0.0000
LX2 (lama pemakaian kendaraan)	<b>-0.259168</b>	5.608885	-0.046207	0.9635
LX3 (pengalaman kerja)	<b>-5.723762</b>	2.169952	-2.637737	0.0133

Sumber : lampiran D, diolah

Keterangan hasil estimasi regresi linear berganda :

1. Nilai konstanta (C) sebesar 260.7334 artinya apabila variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja diasumsikan konstan atau sama dengan nol, maka pendapatan sebesar 260.7334 rupiah per minggunya.
2. Variabel curahan jam kerja (X1) berpengaruh positif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien regresi sebesar 7.068920. artinya bahwa apabila jumlah jam kerja dinaikkan satu jam, maka hal tersebut akan menyebabkan peningkatan pendapatan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember sebesar Rp. 7,06,- per jam dengan asumsi variabel lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja adalah konstan.
3. Variabel lama pemakaian kendaraan (X2) berpengaruh negatif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien sebesar -0.259168, artinya bahwa apabila lama pemakaian kendaraan dinaikkan 1 tahun, maka hal tersebut akan menyebabkan turunnya pendapatan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember

sebesar Rp. 0,25,- per tahun dengan asumsi variabel curahan jam kerja dan pengalaman kerja adalah konstan.

4. Variabel pengalaman kerja (X3) berpengaruh negatif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien sebesar -5.723762, artinya bahwa apabila lama pemakaian kendaraan dinaikan 1 tahun , maka hal tersebut akan menyebabkan turunnya pendapatan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember sebesar Rp. 5,75,- per tahun dengan asumsi variabel curahan jam kerja dan lama pemakaian kendaraan adalah konstan.

#### 4.4 Uji Statistik

Uji statistik dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh suatu variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam hal ini pengujian dilakukan untuk mengetahui apakah hipotesis yang telah digunakan sesuai dengan kenyataan. Pada penelitian ini diajukan dua hipotesis yang masing-masing akan diuji dengan cara tersendiri yaitu uji F, uji t, koefisien determinasi berganda ( $R^2$ )

##### 4.1.1 Uji Simultan (Uji F)

Uji F digunakan untuk mengetahui besarnya pengaruh variabel - variabel bebas secara simultan (bersama - sama) terhadap variabel terikat. Uji ini untuk mengetahui pengaruh simultan variabel curahan jam kerja (x1), lama pemakaian kendaraan (x2), dan pengalaman kerja (x3) terhadap pendapatan sopir angkutan desa (Y) dengan membandingkan nilai F-hitung dengan level signifikan ( $\alpha=10\%$ ). Apabila nilai F-hitung lebih kecil dari pada nilai F-tabel maka, variabel bebas secara bersama - sama tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat. Apabila nilai F-hitung lebih besar dari pada nilai F-tabel maka, variabel bebas secara bersama - sama berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat. hasil perhitungan pada tabel 4.7 menunjukkan bahwa F-hitung sebesar 17,91722 dan besar nilai F-tabel sebesar 2,64. berarti variabel Curahan jam kerja (x1), Lama pemakaian kendaraan (x2), dan pengalaman kerja (x3) secara bersama - sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan desa (Y).

#### 4.1.2 Uji Parsial (Uji t)

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Caranya adalah dengan membandingkan nilai t hitung (t-Statistic) dengan t-tabel dalam tingkat significance ( $\alpha = 10\%$ ).

berdasarkan data yang didapat diketahui besarnya pengaruh masing-masing variabel terikat sebagai berikut:

1. Pengaruh variabel curahan jam kerja (X1) terhadap pendapatan sopir angkutan desa (Y):

dapat diketahui bahwa t- hitung sebesar 6,130766 dan nilai t-tabel sebesar 3,311. dari kedua nilai tersebut maka, variabel curahan jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan sopir angkutan desa. Karena nilai t-hitung lebih besar dari pada nilai t-tabel. Berarti  $H_0$  ditolak, secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan pendapatan sopir angkutan desa. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel (X1) curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa terbukti kebenarannya atau  $H_a$  diterima.

2. Pengaruh variabel lama pemakaian kendaraan (X2) terhadap pendapatan sopir angkutan desa (Y):

dapat diketahui bahwa t- hitung bahwa t- hitung sebesar -0,046207 dan nilai t-tabel sebesar 1,699. dari kedua nilai tersebut maka, variabel lama pemakaian kendaraan berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan desa. Karena nilai t-hitung lebih kecil dari pada nilai t-tabel. Berarti  $H_0$  diterima, secara parsial variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh tidak signifikan terhadap pendapatan pendapatan sopir angkutan desa. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel lama (X2) pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang tidak signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa.

3. Pengaruh variabel pengalaman kerja (X3) terhadap pendapatan sopir angkutan desa (Y):

dapat diketahui bahwa t- hitung sebesar  $-2,637737$  dan nilai t-tabel sebesar  $1,699$ . dari kedua nilai tersebut maka, variabel pengalaman kerja berpengaruh negatif terhadap pendapatan sopir angkutan desa. Karena nilai t-hitung lebih besar dari pada nilai t-tabel. Berarti  $H_0$  ditolak, secara parsial variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan desa. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel (X3) pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa.

#### 4.1.3 Koefisien Determinasi Berganda ( $R^2$ )

Nilai koefisien determinasi berganda ( $R^2$ ) dimaksudkan untuk mengetahui besarnya sumbangan dari variabel-variabel bebas terhadap variabel-variabel terikat. Nilai koefisien determinasi terletak antara 0 dan 1. Apabila R square atau  $R^2 = 1$ , maka garis regresi model tersebut memiliki sumbangan sebesar 100% terhadap perubahan variabel terikat. Apabila  $R^2 = 0$ , maka model tersebut tidak bisa mempengaruhi atau tidak bias memberikan sumbangan terhadap perubahan variabel terikat. Kecocokan model akan semakin lebih baik apabila mendekati satu.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh hasil koefisien determinasi berganda ( $R^2$ ) sebesar  $0,649554$ , hal ini berarti  $64,9554\%$  perubahan pendapatan sopir angkutan desa dipengaruhi oleh variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja. Sedangkan sisanya sebesar  $35,0446\%$  disebabkan oleh faktor lain yang tidak termasuk dalam persamaan regresi yang dibuat.

### 4.5 Uji Ekonometrika

Sebelum menguji lebih lanjut hasil estimasi regresi, agar hasil yang diberikan memenuhi persyaratan BLUE (*Best, Linier, Unbiased, Estimator*) perlu dilakukan uji

asumsi klasik yang meliputi uji multikolinearitas, uji autokorelasi dan uji heteroskedastisitas sebagai berikut:

#### 4.5.1 Uji Multikolinearitas

Deteksi Multikolinearitas dapat dilakukan dengan cara melihat nilai koefisien korelasi antara variabel bebas. Apabila koefisien korelasi nilainya  $\geq 0,8$ , maka diduga mengalami gejala multikolinearitas dalam model. tabel 4.8 dibawah merupakan hasil perhitungan koefisien korelasi setiap variabel. Model regresi ini bebas ini, indikasi multikolinearitas dikarena perhitungan menunjukkan sebuah korelasi parsial antara variabel bebas  $< 0,8$ . Dalam Tabel 4.8 dibawah ini, nilai paling tinggi sebesar -0.212898 dan masih berada dibawah 0,8.

Tabel 4.8 : Hasil perhitungan koefisien variabel

	<b>LX1 (curahan jam kerja)</b>	<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	<b>LX3 (pengalaman kerja)</b>
<b>LX1 (curahan jam kerja)</b>	1.000000	-0.212898	-0.176165
<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	-0.212898	1.000000	0.154155
<b>LX3 (pengalaman kerja)</b>	-0.176165	0.154155	1.000000

Sumber : lampiran E, diolah

#### 4.5.2 Uji Autokorelasi

Berdasarkan uji multikoliniearitas dengan *Breusch Godfrey serial correlation LM test* (BG-LM) test menunjukkan bahwa tidak terjadi gejala autokorelasi untuk kasus faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa seperti pada Tabel 4.9 karena nilai Prob. Chi-Square(2) atau probabilitas  $\chi^2$  hitung yaitu sebesar 0,9599 (95 %) lebih besar dari tingkat signifikansi  $\alpha=5\%$ . Hal ini menunjukkan bahwa dalam model empiris tidak terdapat permasalahan

autokorelasi pada kasus faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa.

Tabel 4.9 : Hasil Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
F-statistic	0.033557	Prob. F(2,27)	0.9670
Obs*R-squared	0.081825	Prob. Chi-Square(2)	0.9599

Sumber : lampiran F, diolah

#### 4.5.3 Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk mengetahui menguji ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Untuk mendeteksi ada atau tidak heteroskedastisitas digunakan uji *White Cross Term* pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10 : Hasil Uji *White Cross Term*

Heteroskedasticity Test: White			
F-statistic	1.203329	Prob. F(9,23)	0.3397
Obs*R-squared	10.56427	Prob. Chi-Square(9)	0.3068
Scaled explained SS	5.726631	Prob. Chi-Square(9)	0.7669

Sumber : lampiran G, diolah

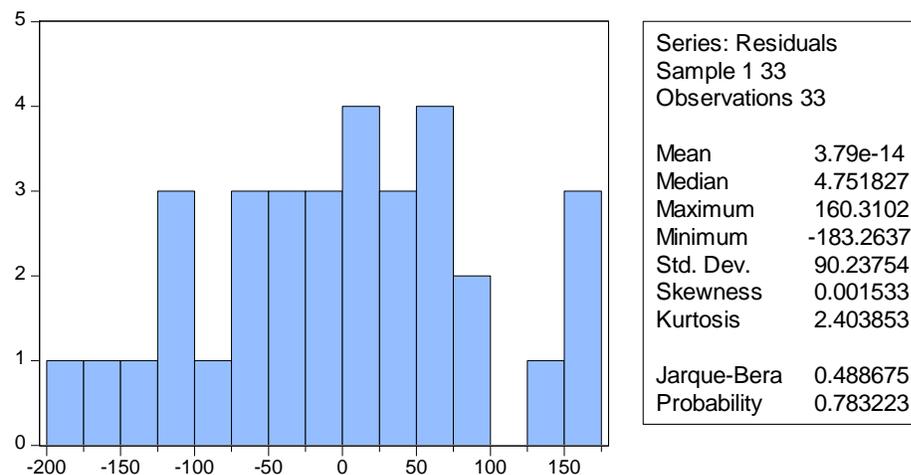
Berdasarkan Tabel 4.8 karena nilai Prob. Chi-Square(8) yaitu 0,7669 (76,69) lebih besar dari tingkat signifikansi  $\alpha = 5\%$ . Hal ini menunjukkan bahwa dalam model empiris pada faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan desa di terminal arjasa tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.

#### 4.5.4 Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model

regresi yang baik adalah yang memiliki distribusi data normal atau mendekati normal.. Untuk mempermudah dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

Gambar 4. 11 : Hasil Uji Histogram Normalitas Test



Hasil gambar 4.11 dibawah ini menunjukkan nilai Probabilitasnya sebesar 0,783223 > nilai probabilitas ( $\alpha = 5\%$ ). Hal ini menunjukkan bahwa model empiris telah berdistribusi secara normal.

#### 4.6 Pembahasan

Sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember merupakan salah satu dari berbagai jenis pekerjaan yang keberadaannya sangat berpengaruh dalam mengatasi ketimpangan ekonomi dan perkembangan perekonomian Kabupaten Jember, terutama dalam permasalahan transportasi dan mobilitas penduduk . Dalam menjalankan pekerjaannya menjadi sopir angkutan desa sering menghadapi berbagai masalah seperti, pendapatan, sedikitnya penumpang dan lain-lain.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Adapun faktor yang diduga mempengaruhi pendapatan angkutan pedesaan adalah curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja. Dari hasil yang diperoleh terlihat bahwa pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian

kendaraan dan pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa Kabupaten Jember. Dari data hasil analisis tersebut diperoleh nilai konstanta (C) sebesar 260,7334 tetapi nilai konstanta (C) tidak signifikan artinya jika apabila variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja diasumsikan konstan atau sama dengan nol, maka sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa Kabupaten Jember tidak memperoleh pendapatan.

Jumlah jam kerja (curahan jam kerja) minimum pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa adalah sebesar 28 jam per minggu, jumlah jam kerja maksimum 80 jam 30 menit per minggu dan rata-rata jumlah jam kerja adalah sebesar 70 jam per minggu. Jumlah jam kerja yang digunakan pendapatan sopir angkutan pedesaan yang cukup lama per minggunya dapat menghasilkan pendapatan yang cukup tinggi, dikarenakan mempunyai cukup banyak waktu untuk mendapatkan penumpang. Variabel curahan jam kerja (X1) berpengaruh positif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien regresi sebesar 7,068920. artinya apabila jumlah jam kerja dinaikkan satu jam, maka hal tersebut akan menyebabkan pendapatan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember meningkat sebesar Rp. 7,06,- per jam dengan asumsi variabel lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja adalah konstan. Variabel curahan jam kerja berpengaruh signifikan terhadap besarnya pendapatan, hasil penelitian ini sama dengan yang dikemukakan oleh Sudarman (1990:66) bahwa besarnya pendapatan seseorang tergantung pada sedikit banyaknya waktu yang dipergunakan untuk bekerja, semakin lama bekerja akan semakin besar pendapatannya.

Variabel lama pemakaian kendaraan (X2) berpengaruh negatif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien sebesar -0,259168, artinya bahwa apabila lama pemakaian kendaraan meningkat 1 tahun, maka akan menyebabkan pendapatan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember turun sebanyak Rp. 0,25,- per tahun dengan asumsi variabel curahan jam kerja dan pengalaman kerja adalah konstan. Lama pemakaian kendaraan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan

terhadap besarnya pendapatan sopir angkutan sopir angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember. Hal tersebut bertolak belakang dengan teori pilihan konsumen (*preferences of the consumer*). Teori pilihan konsumen 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). 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, sehingga meskipun armada angkutan pedesaan masih baru tahun pembuatan atau sudah lama, calon penumpang tidak memilih angkutan berdasarkan tingkat kepuasan saat menjadi penumpang. Fenomena yang terjadi armada angkutan pedesaan berangkat menampung penumpang secara bergantian, tidak secara bersama - sama sehingga calon penumpang tidak bisa memilih armada angkutan pedesaan, calon penumpang akan memilih angkutan pedesaan yang berangkat terlebih dahulu atau yang lebih cepat berangkat.

Variabel pengalaman kerja (X3) berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan dengan nilai koefisien sebesar  $-5,723762$ , artinya bahwa apabila pengalaman kerja meningkat 1 tahun, maka pendapatan sopir angkutan desa akan menurun Rp. 5,75,- per tahun dengan asumsi variabel curahan jam kerja dan lama pemakaian kendaraan adalah konstan. Dalam penelitian terdahulu yang dikemukakan oleh Moenir (1998:41) menunjukkan bahwa, semakin lama pengalaman seseorang dalam pekerjaan maka ia akan semakin matang dan mahir dalam pekerjaan yang dipertanggung jawabkan kepadanya, sehingga akan mempunyai pengaruh yang positif terhadap pendapatan. Dalam penelitian yang di kemukakan oleh Suroto (1992:7) Lamanya bekerja seseorang akan memperluas wawasannya, 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 ketrampilan seseorang. 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. Hasil penelitian yang tidak signifikan dikarenakan calon penumpang yang paling berpotensi yaitu anak - anak sekolah lebih memilih sopir - sopir yang muda dari pada yang sudah tua. Seluruh sopir angkutan desa pengalaman pertama menjadi sopir yaitu pada saat muda dan tidak ada pengalaman pertama sopir angkutan pedesaan adalah yang sudah usia tua. Armada sopir yang muda sering memfungsikan radio tape dengan musik - musik anak muda sehingga anak - anak sekolah lebih suka menumpang armada angkutan sopir yang muda, meskipun pengalaman kerjanya lebih sedikit dari pada yang tua.

Jika dibandingkan dengan penelitian-penelitian yang sebelumnya maka penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian sebelumnya. Yaitu perbedaan variabel bebas lama pemakaian kendaraan dan pengalaman kerja. Lama pemakaian kendaraan tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap besarnya pendapatan dan pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang negatif terhadap besarnya pendapatan.

## **BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data tentang pengaruh curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa Kabupaten Jember diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. faktor curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman kerja secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa.
2. faktor curahan jam kerja secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa, karena mempunyai cukup banyak waktu untuk mendapatkan penumpang.
3. faktor lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa, karena armada angkutan pedesaan tidak berangkat bersama - sama untuk menampung penumpang secara yang menimbulkan tidak adanya pilihan calon penumpang untuk bisa memilih armada angkutan pedesaan, serta calon penumpang memilih angkutan pedesaan berdasarkan yang berangkat terlebih dahulu atau yang lebih cepat berangkat.
4. faktor pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang negatif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa, karena calon penumpang yang paling berpotensi yaitu anak - anak sekolah lebih memilih sopir - sopir yang muda dari pada yang sudah tua dan armada sopir yang muda sering memfungsikan radio tape dengan musik - musik anak muda sehingga anak - anak sekolah lebih suka menumpang armada angkutan sopir yang muda.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan di atas, maka dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut :

1. para sopir angkutan pedesaan 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 sopir angkutan pedesaan 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 Jember diharapkan melakukan upaya untuk membantu para sopir angkutan di terminal Arjasa dalam meningkatkan pendapatan mereka misalnya dengan membuka trayek baru. Hal ini disebabkan dengan trayek yang ada selama ini yaitu arjasa - kalisat maupun arjasa - sukowono tingkat persaingan diantara para sopir untuk mencari konsumen sangat ketat dikarenakan tranyek tersebut satu arah sehingga sekarang trayek yang di gunakan arjasa - kalisat - sukowono. Hal tersebut mengakibatkan para sopir angkutan pedesaan mengalami kesulitan untuk mendapatkan penghasilan sesuai dengan apa yang mereka inginkan. Salah satu jalur yang memungkinkan untuk dijadikan sebagai jalur baru bagi angkutan pedesaan di terminal arjasa adalah arjasa - jelbuk dan arjasa - kalisat - sukowono - sumber jambe - pakusari

### DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Makasar : Graha Ilmu
- Bintarto. 1996. *Tenaga Kerja Dalam Pembangunan*. Universitas Indonesia. Jakarta : LP3ES.
- Boediono. 1992. *Ekonomi Makro*. Yogyakarta : BPFE-UGM.
- Effendi, S. 1989. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta : Erlangga.
- Esmara, H. 1996. *Perubahan Kesempatan Kerja*, Yogyakarta : BPFE UGM.
- Furi, N. 2011. *Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Rest Area Jembatan Penyeberangan Suramadu*. Skripsi
- Gujarati, D. 2000. *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Erlangga.
- Handoko. 2005. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Tukang Ojek di Kecamatan Sumbersari Kabupaten Jember*. Skripsi.
- Kamaludin, R. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Kasmir. 2006. *Manajemen Pemasaran Modern*. Yogyakarta: STIE YKPN
- Moenir. R.1986. *Teori-Teori Kependudukan*. Jakarta : Bina Aksara.
- Mubyarto. 1990. *Peluang Kerja dan Berusaha di Pedesaan*. Yogyakarta : BPFE UGM.
- Simanjuntak, P. 1990. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta : LPFE UI.
- Siregar, M. 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta : FE UI.
- Sudarman, A. 1990. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta : BPFE UGM.
- , 1992. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta : BPFE UGM.

- Sukirno, S. 1995. *Ekonomi Pembangunan, Proses, Masalah, dan Dasar Kebijakan*, Jakarta : LPFE UI.
- Sumardi, M dan Hans DE. 1982. *Sumber Pendapatan Kebutuhan Pokok dan Perilaku Menyimpang*. Jakarta : Rajawali.
- Suroto. 1992. *Strategi Pembangunan dan Perencanaan Kesempatan Kerja*. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.
- Sudarsono. 1991. Pengantar Ekonomi Mikro. Yogyakarta; LP3ES
- ..... 1995. Pengantar Ekonomi Mikro. Yogyakarta;LP3ES
- Soelistyo. 1995. *Pengantar Ekonometrika*, Yogyakarta : BPFE
- Todaro, M.P. 1995. *Ekonomi Untuk Negara Berkembang*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Wardhono, A.. 2004, *Mengenal Ekonometrika Teori dan Aplikasi, edisi pertama*.
- Universitas Jember. 2009. Pedoman Penulisan Karya Ilmiah. Jember: Badan Penerbitan Universitas Jember

# LAMPIRAN

## Lampiran A

### DAFTAR PERTANYAAN ( KUISIONER ) RESPONDEN

#### Pengantar :

- Mohon daftar pertanyaan ini di isi dengan benar.
- Hasil dari daftar pertanyaan ini akan digunakan sebagai bahan penulisan skripsi.
- Keterangan yang Bapak/Saudara berikan akan saya jaga kerahasiaannya.
- Penulis mengucapkan terima kasih atas perhatian yang Bapak/Saudara berikan karena telah menjawab pertanyaan ini dengan benar.

#### IDENTITAS RESPONDEN

Nama :

Umur :

Alamat :

#### PERTANYAAN :

##### LATAR BELAKANG RESPONDEN

1. Sebelum menjadi sopir angkutan pedesaan, apakah Bapak/Saudara pernah bekerja sebelumnya ?
  - a) Pernah
  - b) Tidak
2. Jika pernah, jenis pekerjaan tersebut adalah .....
3. Apa alasan Bapak/Saudara bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan ?  
.....

##### CURAHAN JAM KERJA

1. Jam berapa bapak/saudara mulai berangkat bekerja ?  
.....
2. Berapa lama anda bekerja dalam satu hari ?  
.....
3. Apakah sama waktu kerja saat hari jumat, sabtu dan minggu? kalau berbeda sebutkan jam berapa?

#### **LAMA PEMAKAIAN KENDARAAN**

1. Tahun berapa pembuatan kendaraan yang anda gunakan tersebut ?  
.....

#### **PENGALAMAN KERJA**

1. Mulai tahun berapa anda bekerja sebagai sopir angkutan pedesaan ?  
.....
2. Apakah anda pernah berhenti dalam menjalani profesi ini ?
  - a) Ya
  - b) Tidak
3. Jika pernah, mengapa ?  
.....
4. Apakah anda pernah menjadi sopir selain angkutan pedesaan ?
  - c) Ya
  - d) Tidak
5. Jika Ya, sopir kendaraan apa yang pernah anda jalani ? (jawaban boleh lebih dari satu)
  - e) Bis
  - f) Angkutan Kota
  - g) Mobil Pribadi
  - h) Truk
  - i) Lain-Lain

---

#### **PENDAPATAN**

1. Berapa pendapatan / penghasilan kotor setiap hari?

.....

2. Berapa penghasilan / pendapatan kotor setiap bulan?

**Lampiran B**

Tabulasi hasil penelitian

	Y *	X1**	X2***	X3***
1	490	77	26	35
2	560	70	22	34
3	560	73.5	23	28
4	455	73.5	24	28
5	455	73.5	18	24
6	630	48	22	21
7	630	70	22	33
8	700	66.5	24	18
9	700	73.5	16	38
10	490	70	17	23
11	700	63	24	12
12	700	73.5	16	23
13	630	73.5	24	17
14	630	70	25	28
15	210	31.5	26	28
16	840	80.5	27	25
17	700	77	24	8
18	630	70	20	18
19	630	70	21	20
20	350	31.5	23	28
21	490	70	23	31
22	560	70	21	30
23	210	28	20	25
24	700	73.5	15	17
25	630	73.5	18	19
26	630	77	21	22
27	350	28	24	31
28	700	63	20	14
29	700	70	21	10
30	770	77	18	23
31	840	80.5	21	25
32	700	70	19	12
33	700	77	20	8

*Sumber* : Data kuisisioner 2013 (diolah)

Ket:

$Y^*$  = pendapatan sopir dalam rupiah

$X1^{**}$  = curahan jam kerja dalam jam

$X2^{***}$  = lama pemakaian kendaraan dalam jam

$X3^{***}$  = pengalaman kerja dalam jam

**Lampiran C**  
(statistik deskriptif)

statistik deskriptif variabel penelitian

	<b>LY</b> <b>(pendapatan)</b>	<b>C</b>	<b>LX1</b> <b>(curahan jam kerja)</b>	<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	<b>LX3</b> <b>(pengala man kerja)</b>
<b>Mean</b>	593.9394	1.000000	66.46970	21.36364	22.90909
<b>Median</b>	630.0000	1.000000	70.00000	21.00000	23.00000
<b>Maximum</b>	840.0000	1.000000	80.50000	27.00000	38.00000
<b>Minimum</b>	210.0000	1.000000	28.00000	15.00000	8.000000
<b>Std. Dev.</b>	152.4321	0.000000	15.04054	3.080363	7.903178
<b>Skewness</b>	-0.965696	NA	-1.783263	-0.257132	-0.200826
<b>Kurtosis</b>	3.603988	NA	4.816189	2.329094	2.299593
<b>Jarque-Bera</b>	5.630736	NA	22.02564	0.982552	0.896353
<b>Probability</b>	0.059883	NA	0.000016	0.611845	0.638792
<b>Sum</b>	19600.00	33.00000	2193.500	705.0000	756.0000
<b>Sum Sq. Dev.</b>	743537.9	0.000000	7238.970	303.6364	1998.727
<b>Observations</b>	33	33	33	33	33

**Lampiran D**

hasil estimasi model regresi linier berganda

Dependent Variable: LY				
Method: Least Squares				
Date: 11/04/10 Time: 15:01				
Sample: 1 33				
Included observations: 33				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	<b>260.7334</b>	161.7712	1.611742	0.1178
LX1	<b>7.068920</b>	1.153024	6.130766	0.0000
LX2	<b>-0.259168</b>	5.608885	-0.046207	0.9635
LX3	<b>-5.723762</b>	2.169952	-2.637737	0.0133
R-squared	0.649554	Mean dependent var		593.9394
Adjusted R-squared	0.613301	S.D. dependent var		152.4321
S.E. of regression	94.79015	Akaike info criterion		12.05442
Sum squared resid	260570.0	Schwarz criterion		12.23582
Log likelihood	-194.8979	Hannan-Quinn criter.		12.11545
F-statistic	17.91722	Durbin-Watson stat		2.033831
Prob(F-statistic)	0.000001			

**Lampiran E**

Hasil perhitungan koefisien variabel

	<b>LX1 (curahan jam kerja)</b>	<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	<b>LX3 (pengalaman kerja)</b>
<b>LX1 (curahan jam kerja)</b>	1.000000	-0.212898	-0.176165
<b>LX2 (lama pemakaian kendaraan)</b>	-0.212898	1.000000	0.154155
<b>LX3 (pengalaman kerja)</b>	-0.176165	0.154155	1.000000

**Lampiran F**

## Hasil Uji Autokorelasi

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:				
F-statistic	0.033557	Prob. F(2,27)		0.9670
Obs*R-squared	0.081825	Prob. Chi-Square(2)		0.9599
Test Equation: Dependent Variable: RESID Method: Least Squares Date: 11/04/10 Time: 15:40 Sample: 1 33 Included observations: 33 Presample missing value lagged residuals set to zero.				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	5.049681	169.2105	0.029843	0.9764
LX1	-0.004263	1.232870	-0.003458	0.9973
LX2	-0.198880	5.874361	-0.033856	0.9732
LX3	-0.020267	2.345777	-0.008640	0.9932
RESID(-1)	-0.045717	0.199216	-0.229486	0.8202
RESID(-2)	0.019861	0.207649	0.095645	0.9245
R-squared	0.002480	Mean dependent var		3.79E-14
Adjusted R-squared	-0.182246	S.D. dependent var		90.23754
S.E. of regression	98.11632	Akaike info criterion		12.17315
Sum squared resid	259923.9	Schwarz criterion		12.44524
Log likelihood	-194.8570	Hannan-Quinn criter.		12.26470
F-statistic	0.013423	Durbin-Watson stat		1.946850
Prob(F-statistic)	0.999931			

**Lampiran G**Hasil Uji *White Cross Term*

Heteroskedasticity Test: White				
F-statistic	1.203329	Prob. F(9,23)		0.3397
Obs*R-squared	10.56427	Prob. Chi-Square(9)		0.3068
Scaled explained SS	5.726631	Prob. Chi-Square(9)		0.7669
Test Equation:				
Dependent Variable: RESID^2				
Method: Least Squares				
Date: 11/04/10 Time: 15:41				
Sample: 1 33				
Included observations: 33				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	142472.6	133437.1	1.067714	0.2967
LX1	-3777.536	2050.436	-1.842309	0.0784
LX1^2	23.34645	14.05401	1.661195	0.1102
LX1*LX2	-31.70764	61.63196	-0.514467	0.6118
LX1*LX3	76.54021	44.40921	1.723521	0.0982
LX2	-162.8098	9846.461	-0.016535	0.9870
LX2^2	113.1936	177.5732	0.637448	0.5301
LX2*LX3	-90.51000	76.92168	-1.176651	0.2514
LX3	-2400.167	4309.140	-0.556994	0.5829
LX3^2	-19.89148	25.95837	-0.766284	0.4513
R-squared	0.320129	Mean dependent var		7896.061
Adjusted R-squared	0.054093	S.D. dependent var		9500.651
S.E. of regression	9240.120	Akaike info criterion		21.34554
Sum squared resid	1.96E+09	Schwarz criterion		21.79903
Log likelihood	-342.2015	Hannan-Quinn criter.		21.49813
F-statistic	1.203329	Durbin-Watson stat		1.173525
Prob(F-statistic)	0.339683			

**Lampiran H**

## Hasil Uji Histogram Normalitas Test

