

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENDAPATAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA
MAKASSAR (STUDI KASUS PETE-PETE)**

SKRIPSI

Oleh

RESKY MUAWAL

105710208514



**PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI STUDI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
MAKASSAR
2018**

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI
PENDAPATAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA
MAKASSAR (STUDI KASUS PETE-PETE)**

SKRIPSI

**RESKY MUAWAL
105710208514**

*Diajukan untuk Memenuhi salah satu syarat Penelitian pada Program Studi
Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas
Muhammadiyah Makassar*

**PROGRAM STUDI ILMU EKONOMI STUDI PEMBANGUNAN
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH
MAKASSAR
2018**

PERSEMBAHAN

Karya ilmiah dengan judul **Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-Pete)**, ku persembahkan kepada Kedua orang tuaku yang tercinta Ayahanda Abd. Rachman dan Ibunda Hasbia. R yang selalu memberikan kasih sayang, doannya, dukungan, semangat serta nasehat untuk segera menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih juga untuk kerabat dan sahabat yang selalu memberikan arahan, perhatian dan motivasinya.

MOTTO HIDUP

Ilmu pengetahuan adalah penawar yang baik untuk racun antusiasme dan

takhayul

-Adam Smith

(1723-1790)



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar Gedung Iqra Lt. 7 Telp (0411) 866972 Makassar

LEMBAR PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan
Angkutan Umum Di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-
Pete-Pete)

Nama Mahasiswa : Reski Muawal

No. Stambuk : 105710 208514

Fakultas / Jurusan : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan

Jenjang Studi : Strata Satu (S1)

Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Makassar

Menyatakan bahwa skripsi ini telah diperiksa dan diujikan di depan
Dosen Penguji skripsi Strata Satu (S1) Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas
Muhammadiyah Makassar pada hari Sabtu, 09 Februari 2019.

Makassar, 13 Februari 2019

Menyetujui,

Pembimbing I

Drs. Andi Rustam, SE, M. Ak, CA, CPAI.
NIDN : 0909096703

Pembimbing II

Nasrullah, SE, MM.
NIDN : 093 112 6607

Mengetahui:

Dekan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis

Ismail Rasulong, SE., MM
NBM : 903078

Ketua Jurusan IESP

Hi. Naidah, SE., M.Si
NBM : 710551



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

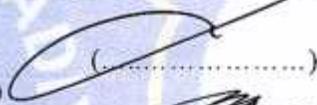
Jl. Sultan Alauddin No. 259 Makassar Gedung Iqra Lt. 7 Telp (0411) 866972 Makassar

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi atas Nama : **Resky Muawal NIM : 105710208514**, diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi berdasarkan Surat Keputusan Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar Nomor: 0001/SK-Y/60201/091004/ 2019 M, Tanggal 09 februari 2019, sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada program studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.

04 Jumadil Akhir 1440 H
Makassar,-----
09 Februari 2019 M

Panitia Ujian :

1. Pengawas Umum : Prof. Dr. H. Abd. Rahman Rahim, SE., MM
(Rektor Unismuh Makassar) 
2. Ketua : Ismail Rasulong, SE., MM
(Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis) 
3. Sekretaris : Dr. Agus Salim H R, SE., MM
(WD.I Fakultas Ekonomi dan Bisnis) 
4. Penguji : 1. Dr. Muhammad Rusydi, SE., M Si 
2. Dr. Akhmad, SE., M.Si 
3. Dr. Andi Jam'an, SE., M.Si 
4. Asriati, SE., M.Si 

Disahkan Oleh,
Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Muhammadiyah Makassar


Ismail Rasulong, SE., MM
NBM : 903078



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

Jl. Sultan Alauddin No. 259 gedungiqra Lt. 7 Tel.(0411) 866972 Makassar



SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : **Resky Muawal**
Stambuk : 105710 2085 14
Program studi : Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan
Dengan Judul : **Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi
Pendapatan Angkutan Umum di Kota Makassar
(Studi Kasus Pete-Pete)**

Dengan ini menyatakan bahwa:

Skripsi yang saya ajukan di depan Tim Penguji adalah ASLI hasil karya sendiri, Bukan hasil jiplakan dan tidak dibuat oleh siapa pun.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dan saya bersedia menerima sanksi apabila pertanyaan ini tidak benar.

Makassar, 13 Februari 2019



Diketahui oleh

Dekan
Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Ismail Rasulong, SE., MM
NBM : 903078

Ketua
Program Studi IESP

Hj. Naidah, SE., M.Si
NBM : 710 561

KATA PENGANTAR



Puji syukur kita panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah yang tiada henti diberikan kepada hambanya. Salam dan shalawat tak lupa penulis kirimkan kepada Rasulullah Muhammad SAW beserta keluarga dan para sahabatnya. Merupakan nikmat yang tiada ternilai sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sesuai dengan harapan dengan penuh perjuangan dan kebanggaan yang berjudul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-Pete)”.

Kedua orang tuaku yang tercinta Ayahanda Abd. Rachman dan Ibunda Hasbia. R yang selalu memberikan kasih sayang, doannya, dukungan, semangat serta nasehat untuk segera menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, karena kesempurnaan hanyalah milik Allah SWT. Oleh karena itu, harapan adanya kritik dan masukan yang sifatnya membangun dari para pembaca. Di harapkan melalui hasil penelitian ini, di peroleh informasi tambahan bagi pengambil kebijakan khususnya yang berkaitan dengan masalah pendapatan daerah.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan selesai tanpa adanya bimbingan, bantuan, arahan, dan dukungan mengingat masih kurangnya kemampuan dan pengetahuan dari penulis. Untuk itu dalam bagian ini penulis ingin menyampaikan banyak terimakasih kepada semua pihak yang sudah memberikan bantuan, dukungan, semangat, bimbingan, dan saran-saran sehingga skripsi ini dapat terselasaikan. Untuk itu rasa terimakasih yang sedalam-

dalamnya penulis haturkan kepada:

1. Bapak Dr. H. Abd Rahman Rahim SE.,MM. selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Makassar dan para pembantu rektor serta seluruh jajarannya yang senantiasa mencurahkan dedikasinya dengan penuh keikhlasan dalam rangka pengembangan mutu dan kualitas Universitas Muhammadiyah Makassar.
2. Bapak Ismail Rasulong SE.,MM selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
3. Ibu Hj. Naidah SE.,M.Si selaku ketua jurusan di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar.
4. Bapak Drs. Andi Rustam, SE., M.Ak. CA. CPAI selaku pembimbing I dan Bapak Nasrullah, SE., MM selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu di tengah kesibukannya untuk memberikan bimbingan, petunjuk, dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen, Staf akademik, Staf jurusan Ilmu Ekonomi, Staf perpustakaan, pengajar fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar yang telah memberikan penulis ilmu pengetahuan yang sangat berharga.
6. Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan yang telah memberikan bantuan berupa informasi data tentang penelitian yang di butuhkan.
7. Rekan-rekan mahasiswa Fakultas Ekonomi dan Bisnis Prodi IESP angkatan 2014 khususnya kelas IESP yang selalu belajar bersama yang tidak sedikit bantuannya, dorongan dalam aktivitas studi, kenangan bersama kalian adalah salah satu kenangan paling indah.

Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak dan penulis khususnya. Semoga Allah SWT melindungi dan meberikan berkah dan imbalan yang setimpal kepada semua pihak yang telah membantu dan membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Aminn

Akhir kata penulis mengharapkan semoga penelitian ini dapat berguna dan bermanfaat bagi penulis dan pihak lain yang membutuhkan. Terima kasih

Makassar, 07 Oktober 2018

Resky Muawal

105710208514

ABSTRAK

RESKY MUAWAL, 2018. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-Pete), Skripsi Program Studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Muhammadiyah Makassar. Dibimbing Oleh Andi Rustam dan Nasrullah.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian dengan pendekatan deskriptif kuantitatif. Data yang diolah adalah data publikasi Badan Pusat Statistik berupa data pendapatan angkutan umum (pete-pete), tarif angkutan umum, jumlah penduduk, dan panjang trayek angkutan umum (pete-pete). Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisis regresi berganda. Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh bahwa nilai koefisien regresi variabel variabel tarif angkutan umum adalah 0,345 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,036. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel tarif angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete). Nilai koefisien regresi variabel jumlah penduduk umum adalah 2,650 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,077. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete). Nilai koefisien regresi variabel panjang trayek umum adalah -0,683 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,277. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel panjang trayek berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete).

Kata Kunci : *Pendapatan Aangkutan Umum (Pete-Pete), Tarif Angkutan Umum Jumlah Penduduk, Panjang Trayek Angkutan Umum.*

ABSTRACT

RESKY MUAWAL, 2018. Analysis of Factors Affecting Public Transportation Revenues in Makassar City (Pete-Pete Case Study), Thesis of Economics and Development Studies Program, Faculty of Economics and Business, University of Muhammadiyah Makassar. Guided by Andi Rustam and Nasrullah.

This study aims to determine the factors that influence the income of public transportation (pete-pete) in Makassar City. The type of research used in this study is research with a quantitative descriptive approach. The data processed is data from the Central Statistics Agency's publication in the form of data on public transport revenues (pete-pete), public transportation rates, population, and length of public transport routes (pete-pete). The analysis technique used in this study is multiple regression analysis techniques. Based on the results of the study, it was found that the regression coefficient variable of the variable public transportation tariff variable was 0.345 with a significance level of 0.036. Thus it can be concluded that the variable public transportation rates have a positive and significant effect on public transport revenues (pete-pete). The value of the variable regression coefficient of the general population is 2.650 with a significance level of 0.077. Thus it can be concluded that the variables of the population have a positive and insignificant effect on public transport revenue (pete-pete). The value of the general route length variable regression coefficient is -0.683 with a significance level of 0.277. Thus it can be concluded that the route length variable has a negative and insignificant effect on public transport revenue (pete-pete).

Keywords : *Public Transportation Revenue (Pete-Pete), Public Transportation Tariff Number of Population, Length of Public Transportation Route.*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Defenisi Transportasi	8
B. Teori Transportasi dan Modal Transportasi	13
C. Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Daerah	15
D. Permintaan Jasa Angkutan Umum	16
E. Prasarana Jalan	18
F. Angkutan Umum.....	21
G. Jenis Angkutan Umum	22

H. Tarif Angkutan Umum.....	24
I. Trayek Angkutan Umum.....	26
J. Tinjauan Empiris.....	30
K. Kerangka Konsep.....	31
L. Hipotesis	32
BAB III METODE PENELITIAN	33
A. Jenis Penelitian	33
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	33
C. Defenisi Operasional Variabel dan Pengukuran	34
D. Teknik Pengumpulan Data	34
E. Teknik Analisis Data	35
F. Pengujian Asumsi Klasik	36
1. Uji Normalitas	37
2. Uji Multikolinearitas	37
3. Uji Autokorelasi	38
4. Uji Heteroskedastisitas	39
G. Uji Hipotesis	39
1. Uji Simultan (Uji F)	39
2. Uji Partial (Uji T)	40
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	42
A. Gambaran Umum Kota Makassar	42
1. Kondisi Topografi dan Geografis.....	42
2. Keadaan Demografis	43

B. Penyajian Data Variabel Penelitian.....	44
1. Pendapatan Angkutan Umum.....	44
2. Tarif Angkutan Umum.....	46
3. Jumlah Penduduk.....	47
4. Panjang Trayek	50
C. Hasil Uji Asumsi Klasik	52
1. Hasil Uji Normalitas	52
2. Hasil Uji Multikolinearitas	54
3. Hasil Uji Autokorelasi.....	55
4. Hasil Uji Heteroskedastisitas	55
D. Hasil Pengujian Hipotesis.....	56
1. Uji Simultan (Uji-F).....	56
2. Uji Koefisien Determinasi (R^2).....	57
3. Uji Partial (Uji-T)	58
E. Pembahasan	61
1. Pengaruh Tarif Angkutan Umum Terhadap Pendapatan Angkutan Umum.....	61
2. Pengaruh Jumlah Penduduk Terhadap Pendapatan Angkutan Umum.....	62
3. Pengaruh Panjang trayek Terhadap Pendapatan Angkutan Umum.....	63
BAB V PENUTUP	64
1. Kesimpulan.....	64

2. Saran.....	64
DAFTAR PUSTAKA.....	66
DAFTAR LAMPIRAN.....	69

DAFTAR TABEL

Nomor	Judul	Halaman
Tabel 2.1	Ringkasan Penelitian Terdahulu	30
Tabel 3.1	Klasifikasi Nilai Durbin Wtason Untuk Autokorelasi	39

DAFTAR GAMBAR

Nomor	Judul	Halaman
Gambar 2.1	Kerangka Pikir	32

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tingkat pendapatan masih menjadi indikator utama tingkat kesejahteraan masyarakat, di samping berbagai indikator sosial ekonomi lainnya. Perkembangan tingkat pendapatan masyarakat dapat dilihat dari tingkat pendapatan perkapita atau pendapatan rata-rata per penduduk. Dengan mengetahui pendapatan perkapita suatu negara, kita akan mengetahui tingkat perkembangan kesejahteraan masyarakatnya. Kesejahteraan masyarakat berusaha ditingkatkan oleh pemerintah lewat pembangunan. Dengan pembangunan di berbagai sektor, diharapkan akan meningkatkan *output* berkualitas dalam bentuk barang dan jasa.

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

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

Persiapan Indonesia dalam menghadapi era globalisasi yang semakin berkembang haruslah didukung oleh sarana dan prasarana yang harus memadai seperti alat angkutan (Aditya, 2014). Menurut Kamaruddin, dkk. (2012) kebijakan transportasi yang dapat meningkatkan kualitas lingkungan secara berkelanjutan yang meningkatkan kualitas kendaraan dengan menjaga gas buang. Peran pemerintah dalam meningkatkan kebijakan-kebijakan yang diterima oleh seluruh pihak harus berjalan secara optimal dalam menjaga perencanaan transportasi berkelanjutan (Kassens, 2012). Menurut Zakaria (2013) meningkatnya transportasi menuntut sebagian masyarakat untuk melakukan mobilitas yang tinggi sehingga pertumbuhan ekonomi semakin pesat dan menuju arah globalisasi.

Transportasi merupakan sarana yang amat penting dalam pembangunan ekonomi masyarakat karena akan memperlancar arus barang dan jasa dari tempat asal (produsen) ke tempat tujuan (konsumen). Tingkat kepadatan penduduk berpengaruh signifikan terhadap pelayanan transportasi di suatu wilayah. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka pembangunan disegala bidang akan terhambat. Sehingga sektor transportasi dapat dikatakan sebagai *derived demand* artinya sektor transportasi yang bertambah karena dibutuhkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatan ekonomi (Alimuddin, 2013). Menurut Hairulsyah (2012) melanjutkan bahwa kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan yang sulit untuk digantikan karena masyarakat mempunyai kebutuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan kebutuhan yang lainnya. Permintaan untuk transportasi umum ditentukan oleh berbagai macam faktor, faktor kualitas layanan, tingkat tarif dan waktu perjalanan yang umumnya dianggap sebagai yang paling penting (Fearnley, 2013). Menurut Fonseca, dkk. (2012) pelayanan masyarakat, khususnya angkutan kota harus bisa memenuhi kebutuhan pelanggan demi memenuhi pembangunan perekonomian yang berkelanjutan.

Transportasi bertujuan untuk memberikan pelayanan untuk mempermudah masyarakat dalam bersosialisasi dan mendapatkan barang dan jasa yang diperlukan dengan harga yang murah, cara yang mudah dan dampak yang kecil. Kebutuhan yang diperlukan sopir angkot seperti modal, teknologi dan informasi sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan sehingga dapat mengoptimalkan arus barang dan jasa produksi

secara tepat waktu (TSENG, 2013). Mobilitas penduduk menjadi sangat penting di kota-kota besar sebagai konsekuensi dari pembangunan sosial dan ekonomi (Albalate, 2012). Mobilitas penduduk merupakan komponen utama dalam dinamika perkembangan ekonomi suatu wilayah karena kemajuan perekonomian tidak akan terjadi tanpa adanya mobilitas penduduk dan mobilitas penduduk tidak akan terjadi tanpa adanya pembangunan. Mobilitas penduduk memiliki peran yang sangat penting dalam perubahan ekonomi rumah tangga penduduk di pedesaan (Wahyuni, 2014).

Perkembangan jaringan jalan raya, peningkatan kondisi ekonomi masyarakat dan tingginya persaingan untuk menguasai lahan di pusat kota menyebabkan perpindahan penduduk ke kawasan pinggiran kota. Perkembangan perumahan di daerah pinggiran dengan pola menyebar menyebabkan sulitnya memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan kota serta sarana dan prasarana perkotaan lainnya. Hal ini mendorong penggunaan kendaraan pribadi secara berlebihan dan berkembangnya moda angkutan kota berkapasitas kecil, merupakan suatu bentuk penyesuaian terhadap permintaan yang ada (Riyanto, 2012).

Kota Makassar sebagai sentral kawasan Indonesia timur dengan kepadatan 1,5 juta jiwa membutuhkan peran angkutan kota dalam menunjang mobilitas warga untuk melakukan aktivitasnya. Kebutuhan angkutan kota penduduk di dalam wilayah Kota Makassar dilayani oleh angkutan kota jenis mobil penumpang (pete-pete). Dalam upaya memberikan pelayanan kepada pengguna jasa angkutan kota, saat ini telah dioperasikan pelayanan angkutan

kota, yang terbagi dalam 17 trayek rute dimana pada semua rute menjadikan pusat kota sebagai tujuan akhir, karena kawasan pusat kota merupakan pusat kegiatan perdagangan dan jasa serta perkantoran (Wati, 2012).

Angkutan kota bisa dikatakan cukup berkembang karena kebanyakan penduduk memerlukan angkutan kota untuk bekerja, berbelanja, berwisata, maupun untuk memenuhi kebutuhan sosial-ekonomi lainnya. Kepadatan penduduk di dalam suatu kota mempengaruhi permintaan angkutan kota karena kawasan berkepadatan tinggi secara ekonomis dapat dilayani oleh angkutan kota (Wati, 2012).

Kota Makassar sebagai kota yang berkembang tidak lepas dari masalah transportasi, kemacetan dan ketidaknyamanan berlalu lintas sebagaimana kota-kota besar lainnya di Indonesia. Hal ini merupakan akibat dari perkembangan ekonomi masyarakat yang menyebabkan peningkatan mobilitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhannya. Dalam mendukung mobilitas masyarakat Kota Makassar pada umumnya menggunakan sarana transportasi yaitu angkutan kota/angkutan umum yang biasa disebut *pete-pete*, jenis mikrolet dengan kapasitas angkut 8-10 penumpang.

Menurut data Dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2016, jumlah angkutan umum (*pete-pete*) yang beroperasi di Makassar adalah 5.069 unit dengan 16 rute, dan tidak memiliki ijin trayek sebanyak 800 unit. Rasio antara angkutan umum (*pete-pete*) dengan penumpang tidak berimbang ini membuat persaingan angkutan umum (*pete-pete*) menjadi sangat ketat sehingga perilaku agresif pengemudi menjadi hal yang wajar.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-Pete)”**.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan sebelumnya, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apakah tarif angkutan kendaraan umum berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar ?
2. Apakah jumlah penduduk berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar ?
3. Apakah jalur angkutan umum berpengaruh terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dikemukakan sebelumnya, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh tarif angkutan umum terhadap pendapatan kendaraan umum di Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui pengaruh jumlah penduduk terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar.
3. Untuk mengetahui pengaruh jalur angkutan umum terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian ini adalah:

1. Manfaat Bagi Penulis

Secara umum hasil penelitian diharapkan dapat menambah khasanah pengetahuan penulis dalam melengkapi kajian khususnya yang terkait dengan tulisan ini.

2. Manfaat Bagi Instansi

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan sebuah rekomendasi bagi pemerintah daerah dalam merumuskan strategi kebijakan khususnya yang terkait dengan tulisan ini.

3. Manfaat Bagi Akademisi

Hasil penelitian ini diharapkan mampu menjadi sumber bacaan serta menjadi rujukan dalam melengkapi kajian khususnya yang terkait dengan tulisan ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Defenisi Transportasi

Transportasi secara umum dapat diartikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan membentuk suatu hubungan yang terdiri dari tiga bagian yaitu: ada muatan yang diangkut, tersedianya sarana sebagai alat angkut, dan tersedianya prasarana jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal pengangkutan dimulai ke tempat tujuankemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, antara satu tempat dengan tempat yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain. Fungsi transportasi adalah untuk menggerakkan atau memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sistem tertentu untuk tujuan tertentu. Transportasi dilakukan karena nilai dari orang atau barang yang diangkut akan menjadi lebih tinggi di tempat lain (tujuan) dibandingkan di tempat asal

Kegiatan pengangkutan selalu melibatkan banyak lembaga karena fungsi dan peranan masing-masing tidak mungkin seluruhnya ditangani oleh satu lembaga saja. Karena demikian banyak pihak dan lembaga yang bersangkutan, maka diperlukan suatu sistem untuk menangani masalah pengangkutan, (Nasution, 2014).

Pelaksanaan kegiatan transportasi adalah suatu perpindahan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain, yang mana dalam hal ini mengisyaratkan adanya suatu pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam rangka memperoleh kebutuhan yang hendak dicapainya pada tempat tujuan. Sistem transportasi secara menyeluruh masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan (Tamin, 2012).

Setiap kegiatan transportasi atau pergerakan dan memiliki kaitannya atau interaksi dengan penggunaan tata guna lahan, interaksi antara kedua sektor ini saling berkaitan dan dipengaruhi oleh beberapa aspek kepentingan yang terkandung didalamnya. Dimana setiap perubahan tata guna lahan akan berdampak pada kegiatan transportasi yang ada, begitu pula sebaliknya. Transportasi merupakan suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang-orang, dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kegiatan transportasi ini membutuhkan tempat yang disebut dengan prasarana transportasi. Ciri utama transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang, atau komoditas. Sistem transportasi diusahakan memberikan suatu transportasi yang aman, cepat, dan murah.

Transportasi secara Umum berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah antara pusat daerah dengan wilayah daerah pinggiran kota. Infrastruktur transportasi

mencakup transportasi darat, transportasi laut, dan transportasi udara didalam program pembangunan di kabupaten Gowa dan Makassar. Pada Umumnya infrastruktur transportasi mengembang fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan di Kota Makassar dan di sisi lain sebagai tujuan untuk mendukung perwujudan masyarakat dalam lalu lintas perekonomian barang, jasa, dan manusia.

Pembangunan transportasi diharapkan dapat menunjang kesejahteraan masyarakat yang disediakan melalui ketersediaan infrastruktur transportasi yang akan menjembatani kesenjangan dan mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan. Demikian pula dengan adanya pemerataan transportasi secara adil dan merata di dalam wilayah Kabupaten Gowa, maka masyarakat bisa mendapatkan kebutuhan pelayanan jasa transportasi secara mudah dan terjangkau. Secara Umum kendala yang dihadapi sektor transportasi meliputi aspek kapasitas, kondisi, jumlah, kuantitas prasarana dan sarana fisik, teknologi, sumber pembiayaan, operasi, dan pemeliharaan.

Kebutuhan akan sarana transportasi dari waktu ke waktu terus mengalami peningkatan akibat semakin banyaknya kegiatan-kegiatan yang membutuhkan jasa transportasi, sehingga bertambah pula intensitas pergerakan lalu lintas antar daerah. Kinerja pelayanan jasa angkutan dapat dilihat dari efektifitas dan efesiensinya suatu pengoperasian angkutan daerah. Penilaian kriteria efektif biasanya diberikan kepada modal angkutan sedangkan kriteria efisien diberikan kepada aspek penumpang.

Retribusi izin trayek merupakan pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khususnya

disediakan atau diberikan oleh pemerintah daerah untuk kepentingan orang pribadi dan atau badan. Dalam hal ini, retribusi yang dibayarkan atas izin yang diberikan Pemerintah Kota Makassar untuk beroperasi di jalan-jalan Kota Makassar. Berdasarkan keputusan Walikota Makassar No.03 Tahun 2002 tentang penetapan kembali cara pemberian izin dalam Kota Makassar dan keputusan Walikota Makassar Nomor 21 tahun 2002. Retribusi izin trayek diatur oleh Perda Nomor 14 Tahun 2002 dan bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Makassar.

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha. Dalam penyerapan tenaga kerja ini dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Tenaga kerja merupakan salah satu faktor produksi yang digunakan dalam melaksanakan proses produksi. Dalam proses produksi tenaga kerja memperoleh pendapatan sebagai balas jasa dari usaha yang telah dilakukannya yakni upah. Maka pengertian permintaan tenaga kerja adalah tenaga kerja yang diminta oleh pengusaha pada berbagai tingkat upah (Boediono, 2012).

Menurut (Ehrenberg, 2012) menyatakan apabila terdapat kenaikan tingkat upah rata-rata, maka akan diikuti oleh turunnya jumlah tenaga kerja yang diminta, berartikan terjadi pengangguran. Atau kalau dibalik, dengan turunnya tingkat upah rata-rata akan diikuti oleh meningkatnya kesempatan kerja, sehingga dapat dikatakan bahwa kesempatan kerja mempunyai hubungan terbalik dengan tingkat upah. Pendapat serupa juga dikemukakan oleh Kuncoro (2012), di mana kuantitas tenaga kerja yang diminta akan

menurun sebagai akibat dari kenaikan upah. Apabila tingkat upah naik sedangkan harga input lain tetap, berarti harga tenaga kerja relatif lebih mahal dari input lain. Situasi ini mendorong pengusaha untuk mengurangi penggunaan tenaga kerja yang relatif mahal dengan input-input lain yang harga relatifnya lebih murah guna mempertahankan keuntungan yang maksimum.

Penyerapan tenaga kerja merupakan jumlah tertentu dari tenaga kerja yang digunakan dalam suatu unit usaha tertentu atau dengan kata lain penyerapan tenaga kerja adalah jumlah tenaga kerja yang bekerja dalam suatu unit usaha yang nantinya bisa mendatangkan keuntungan bagi masing-masing orang. Pada jasa angkutan daerah, tentu saja dalam hal penyerapan tenaga kerja lebih banyak menyerap tenaga kerja, hal ini terbukti dengan banyaknya angkutan daerah yang beroperasi di jalanan. Sehingga mendatangkan banyak keuntungan bagi banyak orang, khususnya masyarakat kecil, atau kurang mampu.

Jika membahas sebuah permasalahan transportasi maka tidak bisa untuk dipisahkan dengan penduduk dan kaitannya dengan pendapatan suatu daerah. penduduk bisa di definisikan menjadi dua yaitu orang yang tinggal di daerah tersebut dan orang yang secara hukum berhak tinggal di daerah tersebut. Teori klasik Adam Smith mengatakan bahwa agar pertumbuhan ekonomi dapat dipahami maka digolongkan menjadi 2 aspek utama yaitu pertumbuhan aspek total dan pertumbuhan penduduk.

Tarif dalam dunia transportasi untuk pendapatan suatu daerah tidak bisa untuk dipisahkan karena meningkatnya sebuah tarif dapat memicu

meningkatnya pendapatan dalam suatu daerah. Arti kata tarif dalam KBBI adalah harga satuan jasa, aturan pungutan, dan daftar bea masuk.

Kebijaksanaan tarif dilandasi dasar-dasar penetapan tarif yaitu:

1. Biaya operasi jasa angkutan (cost of service pricing).
2. Nilai jasa angkutan (value of service).
3. Charging what the traffic will bear (penetapan tarif antara batas maksimum (value of service) dan batas minimum (cost of service)).

Pada umumnya tarif menentukan besarnya penerimaan perusahaan angkutan, tetapi di pihak lain tarif merupakan biaya bagi pemakai jasa. Masing-masing mempunyai kepentingan, tetapi yang perlu ditemukan adalah titik temu kedua kepentingan. Dalam situasi bisnis angkutan yang penuh dinamika, maka perlu di tetapkan 3 C sebagai pedoman pertimbangan yaitu: competition, comparation, compromise. Tanpa terlalu besar mengorbankan kepentingan pemakai jasa. Apalagi kalau kita ikuti kemajuan teknologi yang mengarah pada bidang jasa angkutan, yang mau tidak mau mendorong usaha jasa angkutan untuk meningkatkan efisiensi dalam manajemen.

B. Teori Transportasi dan Modal Transportasi

Teori Lokasi Biaya Minimum Weber Alfred Weber seorang ahli ekonomi Jerman menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja dimana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat keuntungan yang maksimum. Menurut Weber, biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam

menentukan lokasi, sedangkan kedua faktor lainnya merupakan faktor yang dapat memodifikasi lokasi. Titik terendah biaya transportasi menunjukkan biaya minimum untuk angkutan bahan baku dan distribusi hasil produksi.

Teori Lokasi Pendekatan Pasar Losch August Losch mengatakan bahwa lokasi penjual sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen yang dapat garapnya, makin jauh dari pasar maka konsumen makin enggan membeli karena biaya transportasi untuk mendatangi tempat penjualan (pasar) semakin mahal. Produsen harus memilih lokasi yang menghasilkan penjualan terbesar yang identik dengan penerimaan terbesar.

Dari segi barang yang diangkut, transportasi dapat diklasifikasikan sebagai berikut, angkutan penumpang (*passanger*), angkutan barang (*goods*), angkutan pos (*mail*). Dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi sebagai berikut: angkutan antarbenua, misalnya dari Asia ke Amerika, angkutan antarkontinental, misalnya dari Perancis ke Swiss dan seterusnya sampai ke Timur Tengah, angkutan antarpulau, misalnya dari Sumatera ke Jawa, angkutan antarkota, misalnya dari Jakarta ke Bandung, angkutan antardaerah, misalnya dari Jawa Barat ke Jawa Timur, dan angkutan di dalam kota, misalnya angkutan kota. Dari sudut teknis dan alat angkutannya, transportasi dapat dibagi sebagai berikut.

Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*, misalnya pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan, angkutan rel (*rail transportation*), misalnya kereta api, trem listrik, dan sebagainya, angkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), misalnya sungai, kanal, danau, dan sebagainya, angkutan pipa (*pipe line transportation*), misalnya minyak tanah, bensin, dan air minum, angkutan laut

atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera, dan angkutan udara (*transportation by air* atau *air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

C. Karakteristik dan Pola Aktivitas Angkutan Daerah

Angkutan daerah beroperasi menurut trayek daerah yang sudah ditentukan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 68 tahun 1993, trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah Daerah. Menurut Setijowarno dan Frazila (2012), trayek pelayanan angkutan daerah dipengaruhi oleh data perjalanan, penduduk, dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan daerah. Sebagai angkutan daerah, pelayanan angkutan daerah dalam mengangkut penumpang dibagi dalam 3 (tiga) aktivitas operasional yaitu:

1. *Kolektor*, dari wilayah permukiman yang tersebar luas dan/atau tempat kerja dan tempat perbelanjaan. Karakteristik operasinya sering berhenti untuk menaikturunkan penumpang, berpenetrasi ke kawasan perumahan.
2. *Line Haul*, antara wilayah permukiman dan tempat kerja dan tempat perbelanjaan (dari daerah ke daerah). Karakteristik operasinya bergerak dengan kecepatan yang tinggi dan jarang berhenti. Karena melakukan perhentian di tengah-tengah operasi maka daya tarik dan efektifitas operasinya akan berkurang, meskipun tentu saja beberapa perhentian yang penting tetap dilakukan.
3. *Distribusi*, ke tempat kerja dan tempat perbelanjaan dan/atau wilayah permukiman. Karakteristik operasinya melakukan perhentian tetapi tidak terlalu sering.

Pola pergerakan yang terdapat pada setiap daerah tidaklah sama antar satu dengan lainnya, hal ini karena adanya perbedaan pola dalam pemanfaatan tata guna lahan dan bentuk daerah. Perbedaan aktivitas yang dilakukan pada atau atas tata guna lahan sangat berpengaruh terhadap tarikan akan permintaan dan kebutuhan masyarakat terhadap sarana angkutan daerah.

D. Permintaan Jasa Angkutan Umum

Jasa angkutan daerah merupakan bagian dari suatu sistem transportasi daerah. Tingkat kebutuhan angkutan Umum erat kaitannya dengan pola pergerakan atau penyebaran perjalanan (trip distribusi) pengguna jasa angkutan daerah (penumpang). Kecenderungan masyarakat daerah menggunakan kendaraan pribadi dalam mengadakan perjalanan pada tingkat-tingkat tertentu dapat menimbulkan masalah transportasi yang memerlukan penyelesaian. Salah satu cara menurunkan tingkat penggunaan kendaraan pribadi adalah meningkatkan sistem pelayanan angkutan daerah, sehingga pemakai kendaraan pribadi berkeinginan menggunakan jasa angkutan daerah. Struktur Perekonomian sebuah daerah yang relatif maju ditandai dengan semakin besarnya peran sektor jasa dalam menopang perekonomian daerah tersebut, sehingga diharapkan peran sektor tersebut akan terus mendominasi dalam memberikan kontribusi nilai tambah terhadap perekonomian.

Jadi intinya adalah pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Untuk

tiap tingkatan perkembangan ekonomi dari suatu negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas termaksud dan tingkatan investasi tidak merupakan hal yang mudah. Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula. Kebutuhan akan pergerakan bersifat sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*), yang diartikan sebagai permintaan yang timbul karena adanya permintaan akan barang atau jasa lain.

Pada dasarnya permintaan jasa angkutan daerah diturunkan dari: Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja): Permintaan akan jasa angkutan daerah tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan. Permintaan akan jasa angkutan daerah akan terjadi apabila antara dua atau lebih tempat terdapat perbedaan kegunaan marginal terhadap suatu barang, yang satu tinggi dan yang lain rendah (Nasution, 2014).

Beberapa sifat khusus yang membedakan permintaan akan jasa angkutan kota dengan permintaan terhadap barang lainnya, yaitu sebagai berikut: *Derived demand*, permintaan akan jasa angkutan daerah merupakan suatu permintaan yang bersifat turunan; Permintaan akan jasa angkutan daerah pada dasarnya adalah seketika atau tidak mudah untuk digeser atau ditunda dan sangat dipengaruhi oleh fluktuasi waktu, Permintaan akan jasa angkutan daerah sangat dipengaruhi oleh elastisitas pendapatan, Jasa transport adalah jasa campuran (*product mixed*). Oleh karena itu, permintaan atau pemilihan pemakai jasa angkutan (*users*) akan jenis jasa angkutan

daerah sangat ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut, Sifat-sifat dari muatan (*physical characteristics*), Biaya transport, Tarif transport, Pendapatan pemakai jasa angkutan (*users*), Kecepatan angkutan, Kualitas pelayanan yang memuaskan bagi banyak orang.

Pada dasarnya, permintaan akan jasa angkutan daerah dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi jasa angkutan daerah adalah sebagai berikut, Harga jasa angkutan daerah terhadap permintaan ditentukan oleh, tujuan perjalanan, cara pembayaran, pertimbangan tenggang waktu, dan tingkat absolute dari perubahan harga, Tingkat pendapatan, Citra atau image terhadap perusahaan atau moda transportasi tertentu.

E. Prasarana Jalan

Secara Umum kondisi jaringan jalan di wilayah Kota Makassar beberapa tahun terakhir ini terjadi peningkatan kuantitas dan kualitasnya, tetapi di sisi lain untuk mempertahankan kondisi fisiknya memerlukan biaya yang besar dari segi pemeliharaan dari jalan tersebut. Hal ini sangat menjadi beban biaya yang harus dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Makassar.

Di dalam jaringan jalan di wilayah Kota Makassar terdapat kewenangan penanganannya yaitu terdiri, jalan nasional, jalan propinsi, dan jalan daerah dalam Kota Makassar. Dari ketiga kewenangan tersebut jalan di dalam Kota Makassar atau jalan lokal yang menjadi kewenangan Pemerintah Kota Makassar adalah yang terbesar, sehingga diperlukan dana pembangunan, peningkatan, dan pemeliharaan dari jalan tersebut.

Masalah lainnya adalah tingkat kerusakan jalan akibat kualitas jalan/beban jalan yang ada tidak sesuai dengan beban kendaraan yang

melalui jalan tersebut, sehingga berakibat rusaknya jalan sebelum umur teknis jalan tersebut tercapai. Prasarana jalan merupakan proses yang tidak bisa dilepaskan dalam sektor transportasi, karena fungsinya sebagai penunjang sarana dan prasarana.

1. Pengaruh Retribusi Angkutan Daerah

Sebagaimana dijelaskan pada sebelumnya, bahwa pelaksanaan retribusi angkutan daerah menciptakan terjadinya penyerapan tenaga kerja. Dan sistem penyerapan tenaga kerja di bidang transportasi yang pada umumnya diatur oleh Pemerintah yang berfungsi untuk memperlancar segala kegiatan ekonomi, sehingga tidak ada keterbatasan dalam bidang transportasi untuk menciptakan terjadinya penyerapan tenaga kerja.

Namun demikian tenaga kerja perlu dibekali dengan pengetahuan teori dan praktek sebagai modal utama dalam mengendalikan usaha karena tanpa didukung dengan kemampuan tersebut, maka setiap pekerjaan yang diberikan tidak dapat dilaksanakan dengan sempurna dan berhasil dengan baik. Oleh karena itu perlu adanya tanggung jawab dari masing-masing sopir angkutan daerah. Pemanfaatan tenaga kerja di dalam jasa angkutan daerah, pada dasarnya tetap bertitik tolak pada luasnya suatu kegiatan yang dikembangkan atau pengguna tenaga kerja harus disesuaikan dengan kebutuhan, sehingga dapat mengurangi beban, terutama pembiayaan tenaga kerja. Namun, yang menjadi persoalan dalam hal ini sebenarnya adalah bagaimana menampung atau memberi kesempatan untuk bekerja pada tenaga kerja yang ada, sehingga tingkat pengangguran dapat sedikit berkurang jumlahnya.

Retribusi merupakan Pungutan Daerah sebagai Pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khususnya disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang Pribadi dan/atau Badan. Dalam hal ini, retribusi yang dibayarkan atas izin yang diberikan Pemerintah Kota Makassar untuk beroperasi di jalan-jalan kabupaten Gowa serta retribusi terhadap penggunaan terminal. Menurut Perda Kota Makassar No. 14 Tahun 2002, tata cara penagihan retribusi adalah sebagai berikut: Pasal 6 ayat (1): Pemungutan retribusi tidak dapat diborongkan, Pasal 7 ayat (1): Pembayaran retribusi harus dilakukan secara tunai/lunas. Sedangkan, beberapa jenis retribusi yang dikenakan terhadap pengoperasian suatu angkutan kota meliputi: Retribusi pengujian kendaraan pertama kali sebesar Rp. 90.000/kendaraan, Pengujian berkala perpanjangan sebesar Rp. 50.000/kendaraan/6 bulan, Penilaian kondisi teknis kendaraan sebesar Rp. 50.000/kendaraan, Retribusi Izin Usaha Angkutan (IUA) penumpang dan barang sebesar Rp. 1.500.000 tiap perusahaan selama usaha, Retribusi izin trayek angkutan sebesar Rp. 150.000/kendaraan/5 tahun, dan Retribusi pelayanan jasa terminal penumpang sebesar Rp. 1.500/hari/terminal.

Pengujian berkala dikenakan setiap 6 bulan dan setiap pengujian mendapatkan tanda stiker yang ditempelkan di bagian samping badan mobil angkot. Selain retribusi resmi dari Pemerintah, ada juga retribusi yang dibayarkan kepada organisasi angkot (Organda) yang diwakili setiap Koperasi Angkutan Daerah Kota Makassar. Besarannya ditentukan oleh setiap koperasi yang berbeda-beda sesuai trayeknya masing-masing.

2. Pengaruh Panjang Jalan Kota Makassar

Pengaruh panjang jalan di Kota Makassar terhadap penyerapan tenaga kerja menunjukkan pengaruh yang positif, itu terbukti apabila kondisi jalan di Kota Makassar baik, maka akan terjadi peningkatan pada jasa angkutan daerah yang nantinya akan banyak menyerap tenaga kerja di dalamnya.

F. Angkutan Umum

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 2012).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan

menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu- lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

G. Jenis Angkutan Umum

Berdasarkan Undang- Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

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

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain. yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002). Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (KM 35 Tahun 2003). Sistranas No. KM 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut:

1. Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal.

2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi.
3. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurangnya terminal tipe C.
5. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan:

1. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
2. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.
3. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan **“ANGKUTAN PERDESAAN”**.
4. Jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*.
5. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
6. Daftar tarif yang berlaku. — —

H. Tarif Angkutan Umum

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang perkiraan. Perkiraan penentuan tarif dimaksud untuk mendorong terciptanya pengguna prasarana dan sarana pengangkutan secara optimal dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah selalu melakukan pengawasan terhadap penetapan dan pemberlakuan tarif oleh pihak

produsen. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada supir angkutan umum penumpang. Guna memperoleh laba yang cukup, supir angkutan umum penumpang perlu menekan biaya operasional serendah mungkin dan meningkatkan penjualan jasa angkutan sebesar mungkin, artinya memperoleh penumpang sebanyak mungkin selama jam kerja. Jadi yang paling menguntungkan bagi supir adalah tempat duduk yang tersedia penuh dan frekwensi naik turun penumpang sepanjang lintas pelayanan terjadi sebanyak mungkin atau faktor pengisian sebanyak-banyaknya. (Warpani, 2012). Tarif angkutan umum dapat dikategorikan sebagai berikut: Tarif menurut kelas (*class rate*). Digunakan khusus untuk memuat barang dan penumpang. tarif ini diberlakukan tarif yang berbeda-beda atas dasar muatan. Tarif Pengecualian adalah tarif yang tarifnya lebih rendah daripada *class rate*. Tarif perjanjian atau tarif menurut kontrak berlaku untuk angkutan jalan raya dan angkutan laut, dan tidak berlaku untuk moda transportasi lainnya.

Daftar Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur. Pembebanan dalam harga dihitung menurut kemampuan transportasi. Adapun jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut: Tarif menurut Trayek Tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasi dari moda transportasi yang dioperasikan dengan perhitungan jarak yang dijalani oleh moda transportasi tersebut. Tarif Lokal. Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu, misalnya tarif angkutan umum yang dikelola oleh pihak pemda. Tarif Diferensial Tarif angkutan dimana terdapat

perbedaan tinggi menurut jasa, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan khusus yang diangkut. Tarif Peti Kemas Tarif yang berlaku untuk membawa kotak diatas truk berdasarkan ukuran kotak yang diangkut (20 feet atau 40 feet dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang A/T). Tarif peti kemas dikenal dengan Container On Flat Car (COFC). (Warpani, 2012).

I. Trayek Angkutan Umum

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut:

1. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

2. Kepadatan penduduk.

Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

3. Daerah pelayanan.

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

4. Karakteristik jaringan.

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

Asikin Zainal (2012) menjelaskan bahwa pengaturan bus merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan yang teratur, cepat, dan tepat dan memberikan manfaat kepada semua pihak. Giannopaulus dalam Chrisdianto (2012) dan Dina (2013) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi antara lain :

1. Nilai okupansi bis (*load faktor*).

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia didalam bus. Nilai okupansi 125% artinya jumlah penumpang yang berdiri 25% dari tempat duduk yang tersedia, nilai okupansi 100% berarti tidak ada penumpang yang berdiri dan semua tempat duduk terisi. Nilai ini diperlukan untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari transportasi perkotaan. Pada jam – jam sibuk nilai okupansi dapat melebihi batas – batas yang diinginkan, maka frekuensi pelayanan dan kapasitas bus juga harus meningkat.

2. Reabilitas.

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan bis – bis pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan prosentase bis akan datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebelum bis tepat waktu jika bis tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan, standar waktu terlambat awal datang antara 0 – 5 menit.

3. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Aspek yang harus betul-betul dipertimbangkan adalah kenyamanan yang diterima oleh pengguna, yang diasumsikan dengan pengaturan tempat duduk, kemudahan bergerak dalam bis, diturunkan ditempat henti bis, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bis serta kondisi kebersihan bis.

4. Panjang trayek.

Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka tidak membuang waktu. Panjang trayek angkutan kota agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2-2,25 jam perjalanan pulang pergi.

5. Lama perjalanan.

Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1-1,5 jam, dan maksimal 2-3 jam. Waktu perjalanan penumpang rata – rata pada saat melakukan penyimpangan harus tidak melebihi 25% dari waktu perjalanan kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek.

Menurut penelitian A'an, N.S dan Darman, R (2005), faktor muat (*load factor*) dalam Dina Apriana (2008) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk suatu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen. Sesuai dengan peraturan pemerintah No 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan pasal 28 yang menetapkan bahwa faktor muat standard adalah sebesar 70%.

Menurut Hendarto. Sri (2012), *headway* dapat dinyatakan dalam waktu atau dalam jarak, bila dinyatakan dalam waktu disebut *time headway*, sedang yang dinyatakan dalam jarak disebut *distance headway*. *Time headway* adalah waktu antara kedatangan dua kendaraan yang berurutan disatu titik pada ruas jalan. *Distance headway (spacing)* adalah waktu antara bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu. Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. Waktu antara untuk sepasang kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda. Ini akan menimbulkan suatu konsep waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu lokasi tertentu.

Menurut Hobbs kecepatan adalah laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam kilometer per jam (km/jam). Pada umumnya kecepatan itu sendiri dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, antara lain :

1. Kecepatan setempat (*spot speed*)

Kecepatan setempat (*spot speed*) adalah kecepatan kendaraan pada suatu saat diukur dari suatu tempat yang ditentukan,

2. Kecepatan bergerak (*running speed*)

Kecepatan bergerak (*running speed*) adalah kecepatan kendaraan rerata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan membagi panjang jalur dibagi dengan lama waktu bergerak menempuh jalur tersebut.

3. Kecepatan perjalanan (*journey speed*)

Kecepatan perjalanan (*journey speed*) adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara 2 (dua) tempat, dan merupakan jarak antara 2 (dua) tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara 2 (dua) tempat tersebut.

J. Tinjauan Empiris

Penelitian yang menyelidiki tentang transportasi khususnya angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut:

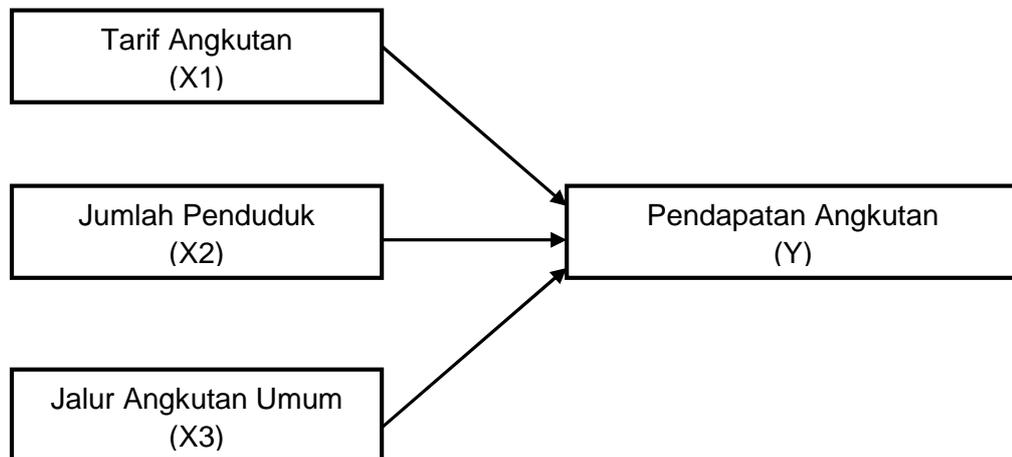
Tabel 2.1 Ringkasan Penelitian Terdahulu

No	Nama/Tahun	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Raina Dwi Riyanto (2012)	“Segmentasi Pasar dan Elastisitas Permintaan Angkutan Daerah”	Analisis Data dengan Penghitungan Elastisitas.	Elastisitas permintaan terhadap tarif bersifat elastis, sementara terhadap waktu perjalanan, frekuensi, kebersihan, dan keterawatan, bus berhenti bersifat elastis.
2	Wijaya (2012)	“Ekonomi Tentang Pengembangan Sarana Angkutan Kota di Kota	Analisis Data Primer Menggunakan Regresi Logistik	Hasil analisis menunjukkan bahwa tidak terjadi keseimbangan antara kebutuhan dan ketersediaan bus

		Semarang”		umum trayek terboyo- gunungpati.
3	Raga (2013)	“Kinerja Pelayanan Transportasi”	Analisis Data Primer Menggunakan Diagram Kartesisus yang akan Menghasilkan Perbandingan Antara Nilai Harapan (importance) Pengguna Jasa dengan Kinerja (performance) yang Diberikan Oleh Penyedia Jasa.	Hasil penelitian menyatakan bahwa kinerja pelayanan untuk masing-masing moda transportasi perlu diperbaiki atau ditingkatkan terutama untuk moda transportasi jalan rel khususnya untuk kelas ekonomi, baik pada sebelum keberangkatan, selama dalam perjalanan dan pada stasiun tujuan penumpang.

K. Kerangka Konsep

Tarif angkutan berpengaruh terhadap pendapatan angkutan daerah makin besar tarif angkutan makin besar pula pendapatan angkutan daerah, jumlah penduduk juga berpengaruh terhadap pendapatan angkutan daerah karena makin sedikit jumlah penduduk maka sedikit pula pendapatan angkutan daerah dan sebaliknya, sedangkan jalur angkutan daerah berpengaruh terhadap pendapatan angkutan daerah karena makin banyak jalur yang bisa dilewati maka pendapatan angkutan daerah makin besar begitupun sebaliknya. Berdasarkan teori diatas maka kerangka pikir dapat dilihat seperti di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka Pikir

Berdasarkan kerangka pikir penelitian tersebut maka dapat dinyatakan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan angkutan umum di Kota Makassar diantaranya, tarif angkutan umum, jumlah penduduk, dan jalur angkutan umum. Ketiga faktor ini akan dianalisis dengan menggunakan analisis regresi berganda untuk membuktikan bahwa keempat faktor ini berpengaruh terhadap pembangunan ekonomi Kota Makassar.

L. Hipotesis

Berdasarkan masalah pokok yang telah disebutkan sebelumnya, maka yang menjadi hipotesis dalam penelitian ini adalah :

1. Diduga tarif angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar.
2. Diduga jumlah penduduk berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum.

3. Diduga jalur angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum di Kota Makassar.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang dilakukan pendekatan deskriptif kuantitatif pada dasarnya menekankan analisisnya pada data berupa angka-angka yang diolah dengan metode statistika. Pada dasarnya pendekatan kuantitatif dilakukan pada penelitian inferensial (dalam rangka pengujian hipotesis) dan menyandarkan kesimpulan hasilnya pada suatu probabilitas kesalahan penolakan hipotesis. Melalui metode kuantitatif akan diperoleh signifikansi perbedaan kelompok atau signifikansi hubungan antar variabel yang diteliti, (Saifuddin, 2012).

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Makassar tepatnya di Dinas Perhubungan Kota Makassar dengan mengumpulkan data berupa jumlah tarif angkutan umum dan jalur angkutan umum. Alasan pemilihan Kota Makassar sebagai lokasi penelitian adalah karena di Kota Makassar angkutan umum (pete-pete) masih relatif banyak jika dibandingkan dengan daerah lainnya di Provinsi Sulawesi Selatan. Selain itu, banyaknya angkutan umum termasuk angkutan berbasis online menjadi menarik untuk dikaitkan dengan tinggi-rendahnya pendapatan yang diterima angkutan umum (pete-pete) ditengah persaingan dengan angkutan umum lainnya. Penelitian akan dilaksanakan selama bulan September-Oktober 2018.

C. Defenisi Operasional Variabel Dan Pengukuran

Menurut Irdiantoro dan Supomo (2012), penentuan variabel pada dasarnya adalah operasionalisasi terhadap konstruk, yaitu upaya mengurangi abstraksi konstruk sehingga dapat diukur. Definisi operasional adalah penentuan konstruk sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Definisi operasional menjelaskan cara tertentu yang digunakan oleh peneliti dalam mengoperasionalkan konstruk, sehingga memungkinkan bagi peneliti yang lain untuk melakukan replikasi pengukuran dengan cara yang sama atau mengembangkan cara pengukuran konstruk yang lebih baik.

Definisi operasional dalam penelitian ini adalah :

1. Pendapatan Angkutan Umum (Y) indikatornya adalah pendapatan retribusi angkutan umum pete-pete di Kota Makassar yang dinyatakan dalam satuan rupiah.
2. Tarif Angkutan Umum (X1) adalah biaya yang harus dibayar oleh para pemakai jasa angkutan umum pete-pete yang dinyatakan dalam satuan rupiah.
3. Jumlah Penduduk (X2) adalah banyaknya penduduk di Kota Makassar yang dinyatakan dalam satuan jiwa.
4. Jalur Angkutan Umum (X3) adalah panjang trayek angkutan umum pete-pete yang dinyatakan dalam satuan Kilometer (Km).

D. Teknik Pengumpulan Data

Keseluruhan data dalam penelitian ini diperoleh melalui penelusuran dokumentasi atau publikasi informasi yang diterbitkan oleh pemerintah atau

sumber resmi lainnya yang digunakan untuk memberikan gambaran tambahan, gambaran pelengkap, ataupun untuk diproses lebih lanjut. Beberapa literatur teori, konsep serta studi empiris yang digunakan untuk menjelaskan hubungan antarvariabel diperoleh dari *text book* serta jurnal-jurnal terkait. Jenis data yang akan dianalisis dalam penelitian ini adalah data sekunder berupa data *time series* yang merupakan data entitas dengan dimensi waktu/periode yang dalam penelitian ini menggunakan periode 2003-2017.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data sekunder. Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari berbagai macam sumber, seperti data dari Dinas Perhubungan Kota Makassar, Badan Pusat Statistik (BPS) yang diperoleh dari situs resmi yang diterbitkan secara resmi. Selain itu, data ini diperoleh dari beberapa hasil penelitian sebelumnya termasuk dalam karya ilmiah yang lain yang mendukung penelitian ini.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis regresi linier berganda untuk mengetahui pengaruh tarif angkutan umum, jumlah penduduk, dan jalur angkutan umum terhadap pendapatan angkutan umum.

Persamaan model analisis regresi linier berganda dapat dituliskan ke dalam persamaan sebagai berikut:

$$Y = F(X_1, X_2, X_3)$$

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

Persamaan tersebut selanjutnya dapat ditransformasi dalam bentuk logaritma natural (ln) seperti pada persamaan estimasi regresi berikut:

$$\ln Y = a + b_1 \ln X_1 + b_2 \ln X_2 + b_3 \ln X_3 + e \dots \dots \dots (3.2)$$

Keterangan:

Y = Pendapatan Angkutan Umum

X1 = Tarif Angkutan Umum

X2 = Jumlah Penduduk

X3 = Jalur Angkutan Umum

a = Konstanta

b1, b2, b3 = Koefisien regresi untuk masing-masing variabel independen

e = *Error Term*

ln = Logaritma Natural

Untuk memudahkan dalam menganalisis data maka penelitian ini menggunakan peralatan analisis dengan bantuan *software* SPSS 21. Beberapa langkah yang dilakukan dalam analisis *regresi linear* masing-masing akan dijelaskan di bawah ini:

F. Pengujian Asumsi Klasik

Karena data yang digunakan adalah data sekunder maka untuk menentukan ketepatan model perlu dilakukan pengujian atas beberapa asumsi klasik yang digunakan yaitu: Uji normalitas, multikolinearitas, autokorelasi dan heteroskedastisitas yang secara rinci dapat dijelaskan sebagai berikut.

1. Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variable pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Metode yang dapat dipakai untuk normalitas antara lain: analisis grafik dan analisis statistik.

Uji normalitas dalam penelitian ini dilakukan dengan cara analisis grafik. Normalitas dapat dideteksi dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik atau dengan melihat histogram dari residualnya:

- a. Jika data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal regresi memenuhi asumsi normalitas.
- b. Jika data menyebar jauh dari garis diagonal dan atau tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

Menurut Ghozali (2012), untuk mendeteksi apakah residual berdistribusi normal atau tidak yaitu dengan analisis non parametric Kolmogorof-Smirnov (K-S).

2. Uji Multikolinearitas

Menurut Ghozali (2012), masalah-masalah yang mungkin akan timbul pada penggunaan persamaan regresi berganda adalah *multikolinearitas*, yaitu suatu keadaan yang variabel bebasnya (independen) berkorelasi dengan

variabel bebas lainnya atau suatu variabel bebas merupakan fungsi linier dari variabel bebas lainnya. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi diantara variabel independen. Adanya *Multikolinearitas* dapat dilihat dari *tolerance value* atau nilai *variance inflation factor* (VIF). Batas dari *tolerance value* dibawah 0,10 atau nilai VIF diatas 10, maka terjadi problem multikolinearitas. Jika terjadi multikolinearitas akan menimbulkan akibat sebagai berikut :

- a. Standar error koefisien regresi yang diperoleh menjadi besar. Semakin besarnya standar error maka semakin erat kolinearitas antara variabel bebas.
- b. Standar error yang besar mengakibatkan confident interval untuk penduga parameter semakin melebar, dengan demikian terbuka kemungkinan terjadinya kekeliruan, yakni menerima hipotesis yang salah.

3. Uji Autokolerasi

Autokorelasi dapat diartikan sebagai korelasi yang terjadi di antara anggota-anggota dari serangkaian observasi yang berderetan waktu (apabila datanya time series) atau korelasi antara tempat berdekatan (apabila cross sectional). Uji Autokorelasi bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan pengganggu pada periode $t-1$ (sebelumnya).

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Hasan (2012), bahwa jika terjadi korelasi maka dinamakan ada problem autokorelasi. Oleh karena itu, Klasifikasi

nilai durbin watson yang dapat digunakan untuk melihat ada atau tidaknya autokorelasi dalam model regresi.

Tabel 3.1 Klasifikasi Nilai Durbin Watson Untuk Autokorelasi

Nilai	Keterangan
<1,10	Ada Autokorelasi
1,10 – 1,54	Tidak Ada Kesimpulan
1,55 – 2,45	Tidak Ada Autokorelasi
2,46 – 2,90	Tidak Ada Kesimpulan
>2,91	Ada Autokorelasi

Sumber: Iqbal Hasan (2012)

4. Uji Heteroskedastisitas

Uji hereroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Model regresi yang baik adalah yang homokedastisitas atau tidak terjadi heterokedastisitas.

Uji ini dapat dilakukan dengan melihat gambar plot antara nilai prediksi variabel independen (ZPRED) dengan residualnya (SPRESID). Apabila dalam grafik tersebut tida terdapat pola tertentu dan data tersebut secara acak di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka diidentifikasi tidak terdapat heterosedastisitas.

G. Uji Hipotesis

1. Uji Simultan (Uji F)

Uji F pada dasarnya dimaksudkan untuk membuktikan secara statistik bahwa keseluruhan variabel independen berpengaruh secara bersama-sama

keseluruhan terhadap variabel dependen. Langkah pengujiannya adalah sebagai berikut:

a. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

- 1) $H_0 : b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6 = 0$ artinya tidak ada pengaruh dari variabelindependen secara bersama-sama terhadap variabel dependen.
- 2) $H_a : b_1, b_2, b_3, b_4, b_5, b_6 \neq 0$ artinya ada pengaruh dari variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

b. Tes Statistik

- 1) Jika $F\text{-hitung} > F\text{-tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen (X) secara bersama sama terhadap variabel dependen (Y).
- 2) Jika $F\text{-hitung} < F\text{-tabel}$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, berarti tidak ada pengaruh yang signifikan antara variabel independen (X) secara bersama-sama terhadap variabel dependen (Y).

2. Uji Partial (Uji T)

Uji t digunakan untuk menguji kemaknaan atau keberartian koefisien regresi partial. Pengujian melalui uji t adalah dengan membandingkan t hitung dengan t tabel pada taraf nyata $\alpha = 0,05$. Uji t berpengaruh positif dan signifikan apabila hasil perhitungan t hitung lebih besar dari t tabel ($t\text{-hitung} > t\text{-tabel}$) atau probabilitas kesalahan lebih kecil dari 5% ($P < 0,05$). Selanjutnya akan dicari nilai koefisien determinasi partial (r^2) untuk

mengetahui pengaruh variabel bebas (X) secara partial terhadap variabel tidak bebas (Y).

Langkah pengujiannya adalah sebagai berikut:

a. Menentukan formulasi H_0 dan H_a

- 1) $H_0 : \beta_i = 0$ artinya H_0 tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.
- 2) $H_a : \beta_i > 0$ artinya H_a ada pengaruh yang positif dan signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.

b. Tes Statistik

Jika $T\text{-hitung} > T\text{-tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, berarti ada pengaruh yang signifikan antara masing-masing variabel independen dan variabel dependen.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

1. Kondisi Topografi dan Geografis

Kota Makassar merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur Indonesia memiliki luas areal 175,77 km². Secara astronomis, Kota Makassar terletak antara 119°24'17'38" BT dan 5°8'6'19" LS. Berdasarkan pencatatan Stasiun Meteorologi Maritim Paotere, secara rata-rata kelembaban udara sekitar 77%, temperature udara sekitar 26,2°-29,3c, dan rata-rata kecepatan angin 5,2 knot.

Ketinggian Kota Makassar bervariasi antara 0-25 meter dari permukaan laut, dengan suhu udara antara 20° C sampai dengan 32° C. Kota Makassar diapit oleh dua buah sungai yaitu Sungai Tallo yang bermuara di sebelah utara kota dan Sungai Jeneberang bermuara pada bagian selatan kota. Posisi geografis Kota Makassar memiliki batas-batas antara lain:

- a. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Maros
- b. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Maros
- c. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa
- d. Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Secara administratif, Kota Makassar terdiri dari 14 kecamatan dan 142 Kelurahan dengan 885 RW dan 4.446 RT. Penduduk yang terluas dari 14 kecamatan tersebut adalah Kecamatan Biringkanaya yaitu 48,22 km² dan

tersempit adalah Kecamatan Mariso dengan luas wilayah 1,822. Kecamatan terpadat adalah Kecamatan Makassar dengan jumlah penduduk 31.493/km² dan paling sedikit kecamatan Biringkanaya dengan jumlah penduduk 2.357/km².

2. Keadaan Demografis

Penduduk Kota Makassar berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2016 sebanyak 1.469.601 jiwa yang terdiri atas 727.314 jiwa penduduk laki-laki dan 742.287 jiwa penduduk perempuan. Besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2016 penduduk laki-laki terhadap perempuan sebesar 97,98.

Tabel 4.1
Luas Wilayah dan Jumlah Penduduk Kota Makassar Tahun 2016

No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase (%)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk
1	Mariso	1,82	1,04	59.292	32.578
2	Mamajang	2,25	1,28	61.007	27.114
3	Tamalate	18,18	10,34	194.493	9.624
4	Rappocini	9,23	5,25	164.563	17.829
5	Makassar	2,52	1,43	84.758	33.634
6	Ujung Pandang	2,63	1,50	28.497	10.835
7	Wajo	1,99	1,13	30.933	15.544
8	Bontoala	2,10	1,19	56.536	26.992
9	Ujung Tanah	5,94	3,38	49.223	11.187
10	Tallo	8,75	4,98	139.167	23.871
11	Panakkukang	13,03	7,41	147.783	8.668
12	Manggala	24,14	13,73	138.659	5.774
13	Biringkanaya	48,22	27,43	202.520	4.200
14	Tamalanrea	31,84	18,11	112.170	3.253

Sumber: BPS Provinsi Sulawesi Selatan 2017

Menurut Subandi (2014). pertumbuhan penduduk merupakan salah satu indikator yang selalu digunakan untuk menggambarkan kondisi kependudukan, kemajuan pembangunan dan perekonomian suatu daerah.

Dalam pembangunan ekonomi terdapat perpacuan antara perkembangan pendapatan riil (*total output*) dengan pertumbuhan jumlah penduduk. Hal ini sangat penting karena pertumbuhan penduduk berkaitan dengan masalah persediaan bahan makanan dan sumber-sumber riil yang ada untuk memenuhi kebutuhan hidup, dan akan berpengaruh terhadap kualitas hidup penduduk itu sendiri. Sebaliknya pertumbuhan ekonomi juga dapat mempengaruhi laju pertumbuhan penduduk.

B. Penyajian Data Variabel Penelitian

1. Pendapatan Angkutan Umum (Y)

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. 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.

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. 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.

Tabel 4.2
Pendapatan Angkutan Umum (Pete-Pete) di Kota Makassar Tahun 2009-2017

Tahun	Pendapatan (Rp.000)
2009	203.454
2010	213.324
2011	221.224
2012	233.456
2013	257.867
2014	287.765
2015	281.698
2016	310.807
2017	339.750

Sumber: Dishub Kota Makassar, 2017 (data diolah)

Jika dicermati, berdasarkan data publikasi Dinas Perhubungan Kota Makassar, selama tahun 2009-2016 pendapatan angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar selama 9 tahun terakhir menunjukkan peningkatan yang konsisten setiap tahunnya. Pada tahun 2009, pendapatan angkutan umum mencapai Rp 203.454.000 meningkat menjadi Rp. 339.750.000 pada tahun 2017. Hal ini memberikan indikasi bahwa semakin seringnya beroperasi angkutan umum di Kota Makassar akan memberikan dampak terhadap peningkatan pendapatan retribusi angkutan umum. Peningkatan tersebut pada gilirannya akan berdampak terhadap peningkatan pendapatan asli daerah yang kemudian di alokasikan untuk perbaikan kesejahteraan masyarakat di Kota Makassar, seperti perbaikan infrastruktur jalan yang menunjang kelancaran transportasi untuk perpindahan masyarakat dan perpindahan barang dan jasa. Selain itu, peningkatan pendapatan angkutan

umum juga mengindikasikan banyak pendapatan yang diterima oleh supir angkutan umum itu sendiri, kondisi tersebut tentu saja berdampak terhadap peningkatan daya beli masyarakat sehingga kesejahteraan supir angkutan umum ikut mengalami peningkatan.

2. Tarif Angkutan Umum (X1)

Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan umum per satuan berat atau penumpang perkiraan. Perkiraan penentuan tarif dimaksud untuk mendorong terciptanya pengguna prasarana dan sarana pengangkutan secara optimal dengan mempertimbangkan lintasan yang bersangkutan. Guna melindungi konsumen, pemerintah selalu melakukan pengawasan terhadap penetapan dan pemberlakuan tarif oleh pihak produsen. Sementara itu tarif harus ditetapkan sedemikian rupa sehingga masih memberikan keuntungan wajar kepada supir angkutan umum penumpang. Guna memperoleh laba yang cukup, supir angkutan umum penumpang perlu menekan biaya operasional serendah mungkin dan meningkatkan penjualan jasa angkutan sebesar mungkin, artinya memperoleh penumpang sebanyak mungkin selama jam kerja. Jadi yang paling menguntungkan bagi supir adalah tempat duduk yang tersedia penuh dan frekwensi naik turun penumpang sepanjang lintas pelayanan terjadi sebanyak mungkin atau faktor pengisian sebanyak-banyaknya. (Warpani, 2012). Tarif angkutan umum dapat dikategorikan sebagai berikut: Tarif menurut kelas (class rate). Digunakan khusus untuk memuat barang dan

penumpang. tarif ini diberlakukan tarif yang berbeda-beda atas dasar muatan.

Tabel 4.3
Tarif Angkutan Umum di Kota Makassar Tahun 2009-2017

Tahun	Tarif (Rp)
2009	3.000
2010	3.000
2011	3.000
2012	3.500
2013	4.000
2014	4.500
2015	5.000
2016	5.000
2017	5.000

Sumber: Dishub Kota Makassar, 2017 (data diolah)

Jika dicermati, berdasarkan data publikasi Dinas Perhubungan Kota Makassar yang disajikan dalam tabel 4.3, tarif angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar selama kurun waktu 9 tahun terakhir (2009-2017) terus mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2009 tarif angkutan umum Rp 3.000 meningkat menjadi Rp. 5.000 pada tahun 2017. Peningkatan tersebut umumnya disebabkan oleh peningkatan harga bahan bakar minyak yang memiliki kecenderungan peningkatan setiap tahunnya. Peningkatan harga bahan bakar tentu saja berdampak terhadap tingginya biaya transportasi, sehingga pemerintah dalam hal ini dinas perhubungan melakukan kajian untuk menentukan tarif yang sesuai oleh peningkatan tersebut yang dapat diterima oleh supir angkutan umum.

3. Jumlah Penduduk (X2)

Pertumbuhan penduduk tiap tahun akan berpengaruh terhadap pertumbuhan angkatan kerja, dimana dengan semakin bertambahnya jumlah

penduduk akan memperbanyak jumlah angkatan kerja yang tersedia. Jumlah angkatan kerja di suatu daerah merupakan faktor yang positif dalam merangsang peningkatan pendapatan domestik suatu daerah. Dengan semakin banyak angkatan kerja yang bekerja maka tenaga kerja tersebut semakin produktif yang pada akhirnya bisa meningkatkan pendapatan daerah. Pertumbuhan tenaga kerja dan pertumbuhan penduduk dapat dikatakan sebagai faktor positif yang akan memicu peningkatan output. Jumlah tenaga kerja yang lebih besar berarti akan menambah tingkat produksi, sedangkan pertumbuhan penduduk yang lebih besar berarti ukuran pasar domestiknya lebih besar.

Ahli-ahli ekonomi klasik seperti Adam Smith dan David Ricardo berpendapat bahwa terdapat empat faktor yang mempengaruhi pertumbuhan penduduk, yakni jumlah penduduk, jumlah stok barang dan modal, luas tanah, kekayaan alam dan teknologi yang digunakan. Menurut Smith, perkembangan penduduk akan memperluas pasar dan perluasan pasar akan meninggikan tingkat spesialisasi dalam perekonomian tersebut dan akhirnya tingkat kegiatan ekonomi akan bertambah tinggi. Spesialisasi akan mempercepat proses pembangunan ekonomi karena dengan spesialisasi tingkat produktivitas tenaga kerja akan meningkat dan mendorong perkembangan teknologi, (Sukirno, 2006).

Menurut Subandi (2014), pertumbuhan penduduk merupakan salah satu indikator yang selalu digunakan untuk menggambarkan kondisi kependudukan, kemajuan pembangunan dan perekonomian suatu daerah.

Irawan dan Suparmoko mengatakan bahwa penduduk memiliki dua peranan dalam pembangunan ekonomi yaitu dari segi permintaan dan segi penawaran. Dari segi permintaan penduduk bertindak sebagai konsumen dan dari segi penawaran penduduk bertindak sebagai produsen. Oleh karena itu, pertumbuhan penduduk yang cepat tidak selalu menjadi penghambat bagi pembangunan ekonomi. Hal ini terjadi jika penduduk mempunyai kapasitas yang tinggi untuk menghasilkan dan menyerap hasil produksinya.

Tabel 4.4
Jumlah Penduduk di Kota Makassar Tahun 2009-2017

Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)
2009	1.271.870
2010	1.338.663
2011	1.352.136
2012	1.369.606
2013	1.408.072
2014	1.429.242
2015	1.449.401
2016	1.469.601
2017	1.489.011

Sumber: BPS Sulawesi Selatan, 2017 (data diolah)

Jika dicermati, berdasarkan data publikasi Badan Pusat Statistik yang disajikan dalam tabel 4.4, jumlah penduduk yang ada di Kota Makassar selama kurun waktu 9 tahun (2009-2017), mengalami peningkatan yang konsisten setiap tahunnya. Pada tahun 2009 jumlah penduduk sebesar 1.271.870 jiwa meningkat menjadi 1.489.011 jiwa pada tahun 2017. Secara umum, pertumbuhan Penduduk di Kota Makassar yang pesat didukung oleh tersedianya prasarana dan sarana. Peningkatan jumlah penduduk Kota Makassar setiap tahunnya disebabkan perpindahan penduduk dari daerah maupun penduduk dari luar daerah yang Provinsi Sulawesi Selatan.

Banyaknya lapangan kerja yang tersedia di Kota Makassar menjadi faktor yang melatar belakangi tingginya laju imigrasi. Selain itu, Kota Makassar juga dikenal sebagai kota metropolitan yang menyediakan berbagai macam barang dan jasa kebutuhan masyarakat, sehingga menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat.

4. Panjang Trayek (X3)

Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka tidak membuang-buang waktu. Panjang trayek angkutan kota agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2–2,25 jam perjalanan pulang pergi. Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1–1,5 jam, dan maksimal 2–3 jam. Waktu perjalanan penumpang rata-rata pada saat melakukan penyimpangan harus tidak melebihi 25% dari waktu perjalanan kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek. Sesuai dengan peraturan pemerintah No 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan pasal 28 yang menetapkan bahwa faktor muat standard adalah sebesar 70%.

Menurut Hendarto. Sri (2012), *headway* dapat dinyatakan dalam waktu atau dalam jarak, bila dinyatakan dalam waktu disebut *time headway*, sedang yang dinyatakan dalam jarak disebut *distance headway*. *Time headway* adalah waktu antara kedatangan dua kendaraan yang berurutan disatu titik pada ruas jalan. *Distance headway (spacing)* adalah waktu antara bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu. Waktu antara

(*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. Waktu antara untuk sepasang kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda. Ini akan menimbulkan suatu konsep waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu lokasi tertentu.

Tabel 4.5
Panjang Trayek Angkutan Umum (Pete-Pete) di Kota Makassar
Tahun 2009-2017

Tahun	Panjang Trayek (Km)
2009	12,21
2010	13,51
2011	13,53
2012	14,53
2013	14,65
2014	14,66
2015	15,06
2016	15,09
2017	15,09

Sumber: Dishub Kota Makassar, 2017 (data diolah)

Jika dicermati data yang disajikan pada tabel 4.5, panjang trayek jalur angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar selama tahun 2009-2017 mengalami peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2009 panjang trayek angkutan umum mencapai 12,21 km meningkat menjadi 15,09 km. Peningkatan tersebut diakibatkan bertambahnya jalur angkutan umum sehingga secara rata-rata panjang trayek ikut mengalami peningkatan setiap tahunnya, sebagai contoh misalnya pada tahun 2015 terjadi penambahan trayek dari 14 menjadi 16 trayek, penambahan tersebut tentu saja akan berdampak terhadap penambahan secara rata-rata panjang trayek. Semenara penambahan jalur itu sendiri,

merupakan salah satu bentuk kebijakan yang diterapkan oleh pemerintah daerah dalam mengatur ketertiban lalu lintas pengguna jalan raya, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum.

C. Hasil Uji Asumsi Klasik

Uji analisis asumsi klasik merupakan salah satu syarat dalam menggunakan analisis regresi linear berganda. Adapun pengujiannya dapat dibagi dalam beberapa tahap pengujian yang dapat dilihat pada pengujian berikut ini:

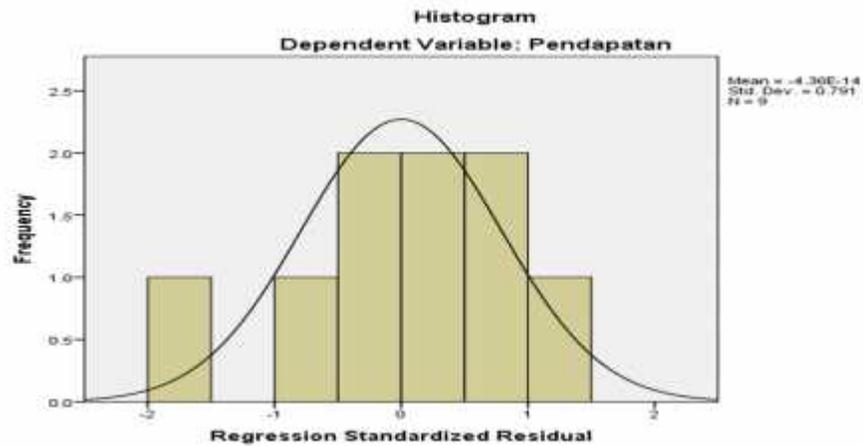
1. Hasil Uji Normalitas

Uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi, variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Model regresi yang baik dengan memiliki distribusi data normal atau mendekati normal dan metode untuk mengetahui normal atau tidaknya adalah dengan menggunakan metode analisis grafik secara histogram ataupun dengan melihat secara *Normal Probability Plot*. Normalitas data dapat dilihat dari penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal

Pada grafik normal P-Plot atau dengan melihat histogram dari residualnya, dan mengikuti satu garis lurus diagonal jika terdistribusi normal. Dari hasil uji normalitas dengan menggunakan SPSS 21, maka diperoleh gambar 4.1 dan gambar 4.2.

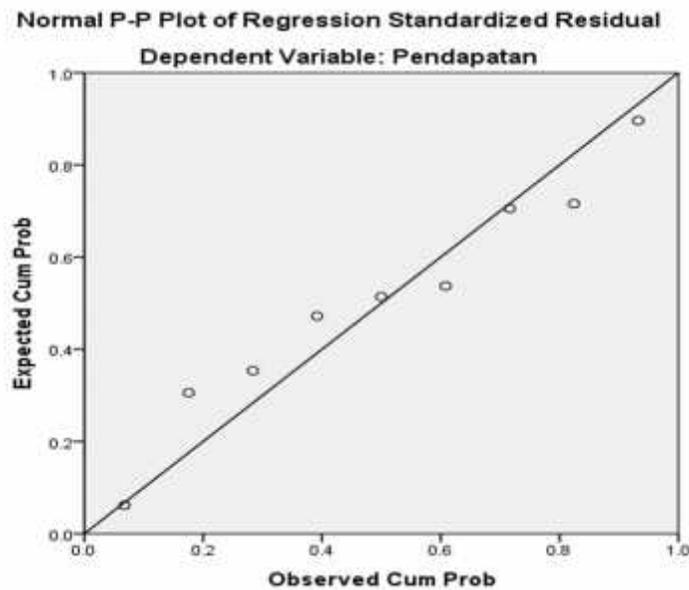
Berdasarkan tampilan grafik histogram (dapat dilihat pada gambar 4.1), dapat disimpulkan bahwa variabel pengganggu atau residual memiliki distribusi normal. Berdasarkan dari histogram di atas, menunjukkan pola

regresi normal yang memenuhi asumsi normalitas karena histogram yang ada menyerupai lonceng (mendekati pola distribusi normal).



Gambar 4.1 Grafik Histogram

Sumber: SPSS 21 (data diolah)



Gambar 4.2 Grafik Normal P-Plot

Sumber: SPSS 21 (data diolah)

Pada gambar 4.2 Normal *Probability Plot* di atas menunjukkan bahwa data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal dan menunjukkan pola distribusi normal, sehingga dapat disimpulkan bahwa asumsi normalitas telah terpenuhi dan layak dipakai untuk memprediksi pembangunan ekonomi berdasarkan variabel bebasnya.

2. Hasil Uji Multikolinearitas

Uji ini bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel Independen. Berdasarkan aturan *variance inflation factor* (VIF) dan *tolerance*, maka apabila VIF melebihi angka 10 atau *tolerance* kurang dari 0,10 maka dinyatakan terjadi gejala multikolenieritas. Sebaliknya apabila nilai VIF kurang dari 10 atau *tolerance* lebih dari 0,10 maka dinyatakan tidak terjadi gejala multikolnearitas. Adapun hasil uji multikolinearitas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.6
Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Collinearity Statistics		
	Tolerance	VIF	
1			
	Tarif	.179	1.628
	Jumlah Penduduk	.126	3.030
	Panjang Trayek	.171	4.027

a. Dependent Variable: Pendapatan

Berdasarkan hasil pengolahan menggunakan software SPSS versi 21 seperti yang tersaji dalam tabel 4.6, diperoleh nilai VIF untuk masing-masing variabel independen yaitu nilai VIF tarif adalah 1,628 , VIF jumlah penduduk adalah 3,030, VIF panjang trayek adalah 4,027, dan VIF rasio jenis kelamin adalah 1,396 Sehingga dapat disimpulkan bahwa masalah multikolinearitas

antara variabel independen yakni variabel jumlah penduduk, tenaga kerja, rasio jenis kelamin, dan rasio beban tanggungan bebas dari multikolinearitas yang ditunjukkan dengan nilai *tolerance* > 0,10 atau nilai VIF < 10. dapat diabaikan karena VIF berada di antara 0,10 dengan 10.

3. Hasil Uji Autokorelasi

Salah satu metode analisis untuk mendeteksi ada tidaknya autokorelasi dengan melakukan pengujian nilai durbin watson (DW test). Berdasarkan hasil pengolahan SPSS, di peroleh hasil uji autokorelasi:

Tabel 4.7
Hasil Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.993 ^a	.986	.978	.02683	2.207

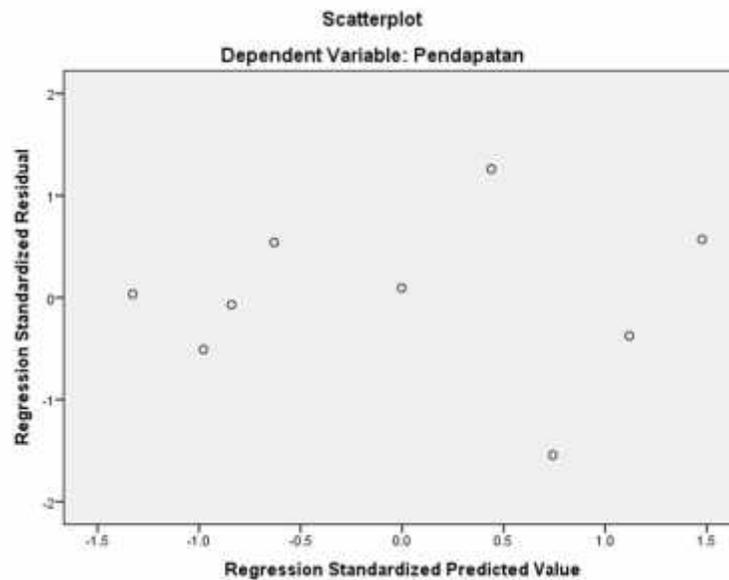
a. Predictors: (Constant), Panjang Trayek, Tarif, Jumlah Penduduk

b. Dependent Variable: Pendapatan

Berdasarkan hasil pengolahan menggunakan software SPSS 21 seperti yang disajikan pada tabel 4.7, diperoleh nilai Durbin Watson (DW) 1,657. Karena nilai durbin watson berada diantara (1,55-2,45), maka dapat disimpulkan tidak terjadi autokorelasi.

4. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Tujuan dari pengujian ini adalah untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain atau untuk melihat penyebaran data. Berikut ini merupakan hasil uji heteroskedastisitas dengan menggunakan SPSS 21.



Gambar 4.3 Grafik Scatterplot

Sumber: SPSS 21 (data diolah)

Untuk mengetahui adanya heteroskedastisitas dengan melihat ada atau tidaknya pola tertentu pada grafik *scatterplot*. Dari grafik scatter plot menunjukkan bahwa data penyebaran berada di atas nol dan di bawah nol tidak terdapat pola yang jelas, maka dapat dikatakan tidak terjadi heteroskedastisitas.

D. Hasil Pengujian Hipotesis

Pengujian ini dilakukan untuk mengetahui apakah hipotesis yang telah ditetapkan diterima atau ditolak secara statistik. Pengujian hipotesis penelitian dilakukan dengan menggunakan uji F, uji R square, dan uji t. Hasil analisis dan pengujian hipotesis dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Uji Simultan (Uji-F)

Uji F merupakan uji secara simultan atau secara bersama-sama untuk mengetahui apakah variabel jumlah penduduk, tenaga kerja, rasio beban tanggungan, dan rasio jenis kelamin secara simultan atau bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pembangunan ekonomi. Dari hasil analisis dapat dilihat pada tabel 4.10 berikut:

Tabel 4.8
Hasil Uji Simultan (Uji-F)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.253	3	.084	117.028	.000 ^b
Residual	.004	5	.001		
Total	.256	8			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Panjang Trayek, Tarif, Jumlah Penduduk

Dari hasil perhitungan SPSS diperoleh nilai F hitung sebesar 117.028 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000, dengan demikian nilai P (sig) = 0,000 < 0,05. Dengan demikian secara serentak dapat disimpulkan variabel tarif (X1), jumlah penduduk (X2), dan panjang trayek (X3) berpengaruh signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar (Y).

2. Uji Koefisien Determinasi (R²)

Uji R Square dilakukan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menjelaskan variabel terikat. Yaitu seberapa besar hubungan variabel independen yaitu tarif angkutan umum (X1), jumlah penduduk (X2),

dan panjang trayek (X3) mampu menjelaskan variabel dependennya yaitu pendapatan angkutan umum (Y).

Tabel 4.9
Hasil Uji Autokorelasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.993 ^a	.986	.978	.02683	2.207

a. Predictors: (Constant), Panjang Trayek, Tarif, Jumlah Penduduk

b. Dependent Variable: Pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS, diperoleh hasil bahwa nilai *adjusted R²* sebesar 97,8, hal ini berarti 97% variasi perubahan pendapatan tarif angkutan umum (Y) dapat dijelaskan oleh variasi dari ketiga variabel independen, tarif (X1), jumlah penduduk (X2), dan panjang trayek (X3). Sedangkan sisanya sebesar 3% dijelaskan oleh faktor-faktor lain diluar model.

3. Uji Partial (Uji-T)

Uji Statistik t pada dasarnya menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel penjelas/independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Sementara itu secara parsial pengaruh dari ketiga variabel independen tersebut terhadap pendapatan angkutan umum pada tabel 4.9 di bawah.

Berdasarkan tabel 4.10 dapat disusun persamaan regresi linier berganda sebagai berikut:

$$Y = + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e$$

$$Y = - 24.821 + 0.345X_1 + 2.560X_2 - 0.683X_3 + e$$

Tabel 4.10
Hasil Uji Parsial (Uji-T)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-24.821	14.247		-1.742	.142
Tarif	.345	.124	.527	2.796	.038
Jumlah Penduduk	2.560	1.151	.727	2.224	.077
Panjang Trayek	-.683	.497	-.273	-1.375	.227

a. Dependent Variable: Pendapatan

Berdasarkan persamaan regresi linier berganda di atas, diperoleh nilai konstanta sebesar -24,821, angka tersebut memberikan indikasi bahwa jika nilai variabel tarif (X1), jumlah penduduk, (X2) dan panjang trayek (X3) diasumsikan tidak mengalami perubahan atau sama dengan nol, maka variabel pendapatan angkutan umum (Y) akan mengalami penurunan.

Berdasarkan persamaan regresi linier berganda di atas, diperoleh koefisien regresi tarif angkutan umum (X1) sebesar 0,345. Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan positif antara tarif angkutan umum terhadap pendapatan angkutan umum. Setiap peningkatan tarif angkutan umum sebesar 1 persen akan meningkatkan pendapatan angkutan umum sebesar 0,345 persen, begitupun sebaliknya setiap penurunan tarif angkutan umum sebesar 1 persen akan menurunkan pendapatan angkutan umum sebesar 0,345 persen. Karena tingkat signifikansi lebih kecil dari 5% ($0,036 < 0,05$), maka variabel tarif angkutan umum (X1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum.

Koefisien regresi variabel tenaga kerja (X_2) sebesar 2,560, koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan positif antara jumlah penduduk terhadap pendapatan angkutan umum. Setiap peningkatan jumlah penduduk sebesar 1 persen akan meningkatkan pendapatan angkutan umum sebesar 2,560 persen, begitupun sebaliknya setiap penurunan jumlah penduduk sebesar 1 persen akan menurunkan pendapatan angkutan umum sebesar 2,560 persen. Karena tingkat signifikansi lebih besar dari 5% ($0,077 > 0,05$), maka variabel jumlah penduduk (X_2) berpengaruh positif namun tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum.

Koefisien regresi variabel panjang trayek angkutan umum (X_3) sebesar $-0,683$, koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan negatif antara panjang trayek angkutan umum terhadap pendapatan angkutan umum. Setiap peningkatan panjang trayek angkutan umum sebesar 1 persen akan menurunkan pendapatan angkutan umum sebesar 0,683 persen, begitupun sebaliknya setiap penurunan panjang trayek angkutan umum sebesar 1 persen akan meningkatkan pendapatan angkutan umum sebesar 0,683 persen. Karena tingkat signifikansi lebih besar dari 5% ($0,227 > 0,05$) maka panjang trayek angkutan umum (X_3) berpengaruh negatif namun tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum.

E. Pembahasan

1. Pengaruh Tarif Angkutan Umum Terhadap Pendapatan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil pengolahan data SPSS yang disajikan dalam tabel 4.10, nilai koefisien regresi variabel tarif angkutan umum adalah 0,345 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,036. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel tarif angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete). Setiap peningkatan tarif angkutan umum akan meningkatkan pendapatan tarif angkutan umum, begitupun sebaliknya setiap penurunan tarif angkutan umum akan menurunkan pendapatan angkutan umum.

Hasil tersebut telah menunjukkan konsistensi terhadap temuan penelitian yang dilakukan oleh Raina Dwi Riyanto (2002) yang menyatakan bahwa segmen pasar angkutan Umum bus perkotaan di Yogyakarta adalah pelajar dan mahasiswa yang berusia 16-25 tahun ditambah pekerja berusia 25-40 tahun. Dan kebanyakan berpendapatan di bawah satu juta rupiah setiap bulan dan tidak memiliki kendaraan sendiri. Elastisitas permintaan terhadap tarif bersifat elastis, sementara terhadap waktu perjalanan, frekuensi, kebersihan, dan keterawatan, bus berhenti, bersifat tidak elastis. Ini menunjukkan dalam menggunakan bus perkotaan, pengguna lebih mempertimbangkan tarif dibanding atribut pelayanan yang lain. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tarif angkutan umum akan mempengaruhi pendapatan angkutan umum, peningkatan tarif akan meningkatkan

pendapatan begitupun sebaliknya penurunan tarif akan menurunkan pendapatan angkutan umum, dengan demikian hipotesis awal yang diajukan dapat diterima.

2. Pengaruh Jumlah Penduduk Terhadap Pendapatan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil pengolahan data SPSS yang disajikan dalam tabel 4.10, nilai koefisien regresi variabel jumlah penduduk umum adalah 2,650 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,077. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete). Setiap peningkatan jumlah penduduk akan meningkatkan pendapatan angkutan umum, begitupun sebaliknya setiap penurunan jumlah penduduk akan menurunkan pendapatan angkutan umum (pete-pete), namun tidak signifikan.

Hasil tersebut telah menunjukkan konsistensi terhadap temuan penelitian yang dilakukan oleh Ainung Jariah (2017) yang menyatakan bahwa jumlah penduduk memiliki pengaruh positif terhadap peningkatan pendapatan angkutan umum (pete-pete) di kabupaten Gowa. Setiap peningkatan jumlah penduduk akan meningkatkan pendapatan angkutan umum, hal ini dikarenakan penduduk memainkan peran penting dalam membentuk pendapatan dimana penduduk berperan sebagai konsumen yang mengakses jasa transportasi umum khususnya pete-pete.

Faktanya di Kota Makassar, jumlah penduduk tidak berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan angkutan umum (pete-pete), sebagai akibat dari kecenderungan penduduk mengakses moda transportasi

berbasis online dengan pertimbangan memaksimalkan utilitas mereka. Pergeseran tersebut pada gilirannya akan berdampak terhadap rendahnya minat mengakses transportasi umum (pete-pete) dan pada gilirannya akan berdampak terhadap penurunan pendapatan angkutan umum (pete-pete).

3. Pengaruh Panjang Trayek Terhadap Pendapatan Angkutan Umum

Berdasarkan hasil pengolahan data SPSS yang disajikan dalam tabel 4.10, nilai koefisien regresi variabel panjang trayek umum adalah -0,683 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,277. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa variabel panjang trayek berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete). Setiap peningkatan panjang trayek akan menurunkan pendapatan angkutan umum, begitupun sebaliknya setiap penurunan panjang trayek akan meningkatkan pendapatan angkutan umum (pete-pete), namun tidak signifikan.

Hasil tersebut telah menunjukkan konsistensi terhadap temuan penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014) yang menyatakan bahwa panjang trayek tidak mempengaruhi peningkatan pendapatan angkutan umum (pete-pete) di Kota Makassar. hal ini dikarenakan panjang trayek akan mempengaruhi peningkatan pemakaian bahan bakar sementara tarif angkutan umum (pete-pete) relatif tidak mengalami peningkatan. Kondisi tersebut pada gilirannya akan berdampak terhadap peningkatan biaya sementara pendapatan yang diperoleh dari tarif cenderung konstan. Tingginya biaya tentu saja akan mempengaruhi penurunan pendapatan bersih yang diperoleh angkutan umum (pete-pete).

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil simpulan sebagai berikut:

1. Nilai koefisien regresi variabel tarif angkutan umum adalah 0,345 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,036. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel tarif angkutan umum berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete).
2. Nilai koefisien regresi variabel jumlah penduduk umum adalah 2,650 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,077. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah penduduk berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete).
3. Nilai koefisien regresi variabel panjang trayek umum adalah -0,683 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,277. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa variabel panjang trayek berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan angkutan umum (pete-pete).

B. Saran

Berdasarkan analisis dan kesimpulan yang telah dikemukakan, maka dapat diajukan saran sebagai berikut:

1. Agar kiranya pemerintah memperhatikan dan lebih memfokuskan akan transportasi khususnya angkutan umum di Kota Makassar, karena transportasi sangat penting dalam menunjang aktifitas masyarakat.

2. Pemerintah juga diharapkan dapat menciptakan suasana aman dan nyaman bagi masyarakat pengguna transportasi angkutan umum dalam hal ini pete-pete, seperti mengecek keamanan dan keselamatan transportasi dan memperbaiki setiap terminal yang ada di Kota Makassar.
3. Diharapkan agar pemerintah memperhatikan kestabilan tarif guna menunjang kesejahteraan operator maupun pengguna angkutan Umum itu sendiri.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, I.G.B. 2014. Pengaruh Kurs, Cadangan Devisa, dan Konsumsi Terhadap Ekspor Bersih Alat Transportasi Laut Indonesia. E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana, 3(8): 337-347.
- Albalate, D. 2012. Factors Explaining Urban Transport System in Large European Cities: A Cross Sectional Approach. Research Institute of Applied Economics, Univesitat de barcelona.
- Alimuddin. 2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Roda Dua di Kota Makassar. Jurnal Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin Makassar.
- Ananta, A. 2012. *Ciri Demografis Kualitas Penduduk Dalam Pembangunan Ekonomi*. Jakarta: FEUI.
- Azikin, M.Z. 2012. *Sistem Manajemen Transportasi Kota*. Yogyakarta: Abhiseka.
- Boediono. 2012. *Pengantar Ilmu Ekonomi*. Yogyakarta: BPFE.
- DMCA. (2014, juni jumat). Dasar - dasar tarif angkutan. Retrieved from <http://arti-definisi-pengertian.info/http://arti-definisi-pengertian.info/dasar-dasar-tarif-angkutan/>
- Ehrenberg, R.G. & Smith, R.S. 2012. *Modern Labor Economics*. New York: Pearson Education.
- Ernita, Syamsul, A. & Efrizal, S. 2013. Analisis Pertumbuhan Ekonomi, Investasi, dan Konsumsi Indonesia. *Jurnal Kajian Ekonomi*, 1(2): 176-193.
- Fearnley, N. 2013. Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share And Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation, Institute of Transport Economics, Norway*, 1(1): 75-90.
- Fonseca, Sofia, P & Carlos, B. 2012. Service Quality And Customer Satisfaction in Public Trasnports. *International Journal of Quality Research University of Porto, Portugal*, 4(2): 125-130.
- Frazila, 2012. *Trayek kota seluruhnya berada dalam suatu wilayah Kota*. Dinas Perhubungan Kabupaten Gowa.

- Ghozali, I. 2012. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: UNDIP.
- Giannopoulos, G.A. 2012. *Bus Planning And Operation in Urban Area*. England: Avebury.
- Hasan, I. 2012. *Pokok-Pokok Materi Statistik Edisi Kedua*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Hairulsyah. 2012. Kajian Tentang Transportasi di Kota Medan dan Permasalahannya (Menuju Sistem Transportasi yang Berkelanjutan). *Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, 1(3): 110-120.
- Irdiantoro & Supomo. 2012. *Metodologi Penelitian Bisnis*. Yogyakarta: BPFEE.
- Irfan, S. 2014. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penghasilan angkutan kota di Makassar*(skripsi). Makassar: Universitas Negeri Makassar.
- Kamaruddin, Ismah, O & Anizaliana, C.P. 2012. Customer Expectations And Its Relationship Towards Public Transport in Klang Valley. *Journal of Asian Behavioral Studies, Malaysia* 2(5): 29-38.
- Kassens, E. 2012. Sustainable Transportation an International Perspective. *Journal of Planning, United States of America*.
- Kuncoro, M. 2012. *Ekonomi Pembangunan*. Yogyakarta: UPP-AMP YKPN.
- Nasution, H.M.N. 2014. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Parinduri & Rasyad, A. 2016. Family Hardship And The Growth of Micro And Small Firms in Indonesia. *Bulletin of Indonesian Economic Studies* 50(1): 57-73
- Riyanto, B. 2012. *Dasar-Dasar Pembelian Perusahaan*. Yogyakarta: BPFEE
- Riyanto, B. 2012. Pengembangan Angkutan Umum Daerah Suruban Kota Semarang Berbasis Sistem Informasi Geografi. *Jurnal Transportasi*, 9(1): 39-52.
- Saifuddin, A. 2012. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Belajar.
- Surung, D.W. 2013. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Intensitas Penggunaan Jasa Transportasi Umum Trans Sarbagita (Studi Kasus Mahasiswa Udayana). *E- Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 2(12): 555-563.
- Tamin, O.Z. 2012. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB

- Tseng, Y.Y. 2013. The Role of Transportation in Logistics Chain. Proceeding of The Eastern Asia Society For Transportation Studies, University of South Australia.
- Warpani, S. 2012. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: ITB.
- Wahyuni, S. 2014. Studi Tentang Mobilitas Penduduk di Kelurahan Sempaja Selatan Kecamatan Samarinda Utara Kota Samarinda. *Jurnal Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman*, 2(1): 1889-1901.
- Yuniarti, Hidayana, S. & Hadi, S. 2012. Analisis Faktor-Faktor yang berhubungan dengan fertilitas. *Kajian Literatur*
- Zakaria. 2013. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kepuasan Konsumen Terhadap Pengguna Jasa Tranportasi. *Journal of Management*, 2(3): 1-8.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1.

Tarif Angkutan Umum Pete-Pete (Rupiah) di Kota Makassar Tahun 2009-2017

Trayek	Rute	Tahun								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A	Mks. Mall-BTN Minasa Upa	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
B	Psr Butung-Cendrawasih-Trm Mallengkeri	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
C	Mks. Mall-Tallo	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
D	Mks. Mall-Trm Regional Daya-Perumnas Sudiang	3000	3000	4000	4000	5000	4000	5000	5000	5000
	Mks. Mall-Trm Regional Daya	3000	3000	4000	4000	-	4000	5000	5000	5000
E	Mks. Mall-UNM-Perumnas Panakkukang	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
F	Mks. Mall-Veteran-Trm Mallengkeri	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
G	Mks. Mall-Ir. Sutami/Toll-Trm Regional Daya	3000	3000	4000	4000	5000	4000	5000	5000	5000
	Mks. Mall-Pannampu-Sultan Abdullah	3000	3000	4000	4000	-	4000	5000	5000	5000
H	Mks. Mall-Perumnas Antang	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
I	Mks. Mall-STIKI-Borong	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
J	Mks. Mall- Pa'baeng-baeng-Perumnas Panakkukang	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
S	Mks. Mall-BTP	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
W	BTP-Trm Daya-SMA Negeri 6	3000	3000	4000	4000	4000	4000	5000	5000	5000
KAMPUS (B1)	Trm. Mallengkeri-Cendrawasih-Kampus Unhas	-	-	-	-	4000	4000	5000	5000	5000
KAMPUS (C1)	Tallo-Kampus Unhas	-	-	-	-	4000	4000	5000	5000	5000
KAMPUS (E1)	Perumnas Panakkukang-UNM-Kampus Unhas	-	-	-	-	4500	4000	5000	5000	5000
KAMPUS (F1)	Trm. Mallengkeri-Veteran-Kampus Unhas	-	-	-	-	4000	4000	5000	5000	5000

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Makassar, 2017

Lampiran 2.

**Panjang Trayek Angkutan Umum (km) Pete-Pete di Kota Makassar
Tahun 2009-2017**

Trayek	Rute	Panjang Trayek (Km)								
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
A	Mks. Mall-BTN Minasa Upa	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1	12.1
B	Psr Butung-Cendrawasih-Trm Mallengkeri	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4	12.4
C	Mks. Mall-Tallo	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4
D	Mks. Mall-Trm Regional Daya-Perumnas Sudiang	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3	13.3
	Mks. Mall-Trm Regional Daya	-	-	11.5	11.5	-	-	-	-	-
E	Mks. Mall-UNM-Perumnas Panakkukang	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4
F	Mks. Mall-Veteran-Trm Mallengkeri	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4	10.4
G	Mks. Mall-Ir. Sutami/Toll-Trm Regional Daya	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9	15.9
	Mks. Mall-Pannampu-Sultan Abdullah	-	-	14.5	14.5	14.5	14.5	-	14.5	14.5
H	Mks. Mall-Perumnas Antang	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5	15.5
I	Mks. Mall-STIKI-Borong	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3	9.3
J	Mks. Mall- Pa'baeng-baeng-Perumnas Panakkukang	10.2	10.2	10.2	10.2	10.2	10.2	10.2	10.2	10.2
S	Mks. Mall-BTP	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8
W	BTP-Trm Daya-SMA Negeri 6	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5	13.5
KAMPUS (B1)	Trm. Mallengkeri-Cendrawasih-Kampus Unhas	24	24	24	24	24	24	24	24	24
KAMPUS (C1)	Tallo-Kampus Unhas	20	20	20	20	20	20	20	20	20
KAMPUS (E1)	Perumnas Panakkukang-UNM-Kampus Unhas	21	-	-	-	-	-	21	21	21
KAMPUS (F1)	Trm. Mallengkeri-Veteran-Kampus Unhas	14.8	-	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8	14.8

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Makassar, 2017

Lampiran 3.

**Data Regresi Tarif, Jumlah Penduduk, Panjang Trayek, dan Pendapatan
Angkutan Umum Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 2009-2017**

Tahun	Rata-Rata Tarif Angkutan Umum	Jumlah Penduduk	Rata-Rata Panjang Trayek	Pendapatan
2009	3000	1271870	12.21	203454
2010	3000	1338663	13.51	213324
2011	3000	1352136	13.53	221224
2012	3500	1369606	14.53	233456
2013	4000	1408072	14.65	257867
2014	4500	1429242	14.66	287765
2015	5000	1449401	15.06	281698
2016	5500	1469601	15.09	310807
2017	6000	1489011	15.09	339750

Lampiran 4.

**Data Regresi Tarif, Jumlah Penduduk, Panjang Trayek, dan Pendapatan
Angkutan Umum Pete-Pete di Kota Makassar Tahun 2009-2017**

Tahun	Rata-Rata Tarif Angkutan Umum	Jumlah Penduduk	Rata-Rata Panjang Trayek	Pendapatan
2009	8.006367568	14.05599882	2.502255288	12.22319521
2010	8.006367568	14.10718191	2.603430152	12.27056742
2011	8.006367568	14.11719612	2.604909442	12.30693104
2012	8.160518247	14.13003367	2.676215478	12.3607489
2013	8.29404964	14.15773195	2.684440335	12.46019923
2014	8.411832676	14.17265479	2.685122696	12.56989945
2015	8.517193191	14.18666093	2.712042222	12.54859085
2016	8.612503371	14.20050149	2.714032273	12.64692742
2017	8.699514748	14.2136227	2.714032273	12.73596533

Lampiran 5.**Hasil Uji Simultan (Uji-F)**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	.253	3	.084	117.028	.000 ^b
Residual	.004	5	.001		
Total	.256	8			

a. Dependent Variable: Pendapatan

b. Predictors: (Constant), Panjang Trayek, Tarif, Jumlah Penduduk

Lampiran 6.**Hasil Uji Autokorelasi**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.993 ^a	.986	.978	.02683	2.207

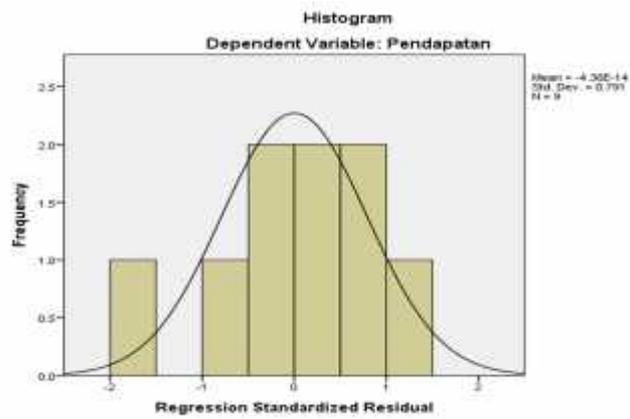
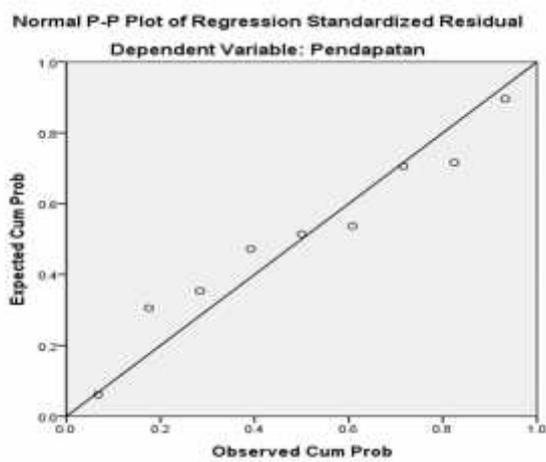
a. Predictors: (Constant), Panjang Trayek, Tarif, Jumlah Penduduk

b. Dependent Variable: Pendapatan

Lampiran 7.**Hasil Uji Parsial (Uji-T)**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	-24.821	14.247		-1.742	.142
Tarif	.345	.124	.527	2.796	.038
Jumlah Penduduk	2.560	1.151	.727	2.224	.077
Panjang Trayek	-.683	.497	-.273	-1.375	.227

a. Dependent Variable: Pendapatan

Lampiran 8.Lampiran 9.Lampiran 10.