

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah alat yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi biasa digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktifitas sehari-hari. Angkutan kota atau yang biasa disebut angkot adalah salah satu transportasi darat yang banyak dijumpai di setiap kota di Indonesia, terutama kota-kota besar seperti Kota Bandung.

Transportasi sebagai urat nadi mobilisasi penduduk dalam kota, menjadi sebuah prioritas utama dalam meningkatkan eksistensi sarana dan prasarana. Transportasi bukan hanya sekedar memindahkan suatu objek dari satu titik ke titik lainnya, melainkan sebagai unsur utama pembentukan kota berkaitan dengan banyaknya penduduk dengan berbagai macam kepentingan pribadinya. Transportasi umum atau *public transportation* merupakan sebuah fasilitas layanan yang melayani jasa mobilisasi masyarakat perkotaan untuk mendukung berbagai macam aktifitas yang dijalani.

Kota Bandung merupakan pusat perkembangan perekonomian di provinsi Jawa Barat. Salah satu indikator penunjang efisiensi kegiatan ekonomi adalah kondisi pelayanan transportasi yang baik dengan kapasitas yang mencukupi. Sedangkan saat

ini Kota Bandung mengalami problem transportasi yang kompleks dan memprihatinkan.

Jumlah kendaraan mengakibatkan kepadatan lalu lintas yang sangat tinggi, daya beli masyarakat terhadap pembelian kendaraan bermotor sangat tinggi yang menyebabkan terjadinya lalu lintas menjadi macet di Kota Bandung yang setiap harinya kendaraan bermotor mengalami peningkatan yang cukup tinggi.

Kemacetan lalu lintas terjadi karena beberapa faktor, seperti banyak pengguna jalan yang tidak tertib, pemakai jalan melawan arus, kurangnya petugas lalu lintas yang mengawasi, adanya mobil yang parkir di badan jalan, permukaan jalan tidak rata, tidak ada jembatan penyeberangan, dan tidak ada pembatasan jenis kendaraan. Banyaknya pengguna jalan yang tidak tertib, seperti adanya pedagang kaki lima yang berjualan di tepi jalan, dan parkir liar. Selain itu, ada pemakai jalan yang melawan arus. Hal ini terjadi karena kurangnya jumlah petugas lalu lintas dalam mengatasi jalannya lalu lintas terutama di jalan-jalan yang rawan macet.

Tingginya mobilitas penduduk perkotaan belum diimbangi dengan ketersediaan transportasi umum yang nyaman, akibatnya kendaraan bermotor pribadi baik kendaraan sepeda motor pertumbuhannya dari tahun ke tahun selalu meningkat akan tetapi tidak sebanding dengan pertumbuhan panjang jalan. Berikut merupakan perkembangan jumlah kendaraan di kota bandung bisa dilihat pada Tabel 1.1:

Tabel 1. 1
Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya di Kota Bandung Tahun 2015 dan 2016

Jenis Kendaraan	Tahun		Pertumbuhan Per tahun (%)
	2015	2016	
Sedan, Jeep, Station Wagon	369.373	386.884	11,90
Bus, Microbus	6.061	6.378	5,41
Truck / Pick Up	70.293	72.346	2,77
Alat Berat	7	10	0,90
Sepeda Motor, Scooter	1.171.288	1.251.080	12,47
Total	1.617.022	1.716.698	12,05

Sumber : Kota Bandung Dalam Angka, 2017

Pada tahun 2016 jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandung sebanyak 1.716.698 unit. Mobil Penumpang sebanyak 386.884 unit, Bus 6.378 unit, Truk 72.346 unit dan Sepeda motor 1.251.080 unit. Dibandingkan tahun sebelumnya, jumlah di tahun 2016 mengalami peningkatan pada semua jenis kendaraan bermotor. Jenis kendaraan bermotor yang mengalami kenaikan paling tinggi adalah sepeda motor sebesar 12,47 % diikuti jenis mobil penumpang naik 11,90 %, jenis bus sebesar 5,41 % dan jenis truk naik 2,77%.

Beragam program juga telah dilaksanakan pemerintah kota-kota setempat untuk meminimalisasi kemacetan yang ada. Menurut Tamin (2000: 369), Kemacetan dan tundaan di daerah perkotaan merupakan masalah yang sangat kritis yang dihadapi banyak kota besar, misalnya Kota Bandung. Permasalahan ini disebabkan oleh beberapa faktor seperti urbanisasi, pertumbuhan penduduk yang pesat, laju

pertumbuhan ekonomi, dan pertumbuhan lalu lintas yang tinggi, pertumbuhan kendaraan yang tinggi terutama kendaraan pribadi, tidak diimbangi dengan prasarana dan sarana pendukung transportasi yang memadai yaitu jaringan jalan. Data panjang jalan yang ada di Kota Bandung dijelaskan pada tabel 1.2:

Tabel 1. 2

Keadaan Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan, Kondisi, dan Wewenang Jalan di Kota Bandung Tahun 2014

	Keadaan	Panjang Jalan (Kilometer)
I	Jenis Permukaan	
	a. Hotmix	793,87
	b. Penetrasi	250,62
	c. Beton	191,99
	Jumlah	1.236,48
II	Kondisi Jalan	
	a. Baik :	
	- Jalan Nasional	-
	- Jalan Propinsi	-
	- Jalan Kota	940,60
	b. Sedang :	
	- Jalan Nasional	-
	- Jalan Propinsi	-
	- Jalan Kota	116,08
	c. Rusak :	
- Jalan Nasional	-	
- Jalan Propinsi	-	
- Jalan Kota	104,12	
	Jumlah	1.160,80
III	Wewenang Jalan	
	a. Jalan Nasional	43,63
	b. Jalan Propinsi	32,05
	c. Jalan Kota	1.160,80
	Jumlah	1.236,48

Sumber : Kota Bandung Dalam Angka, 2015

Panjang jalan di Kota Bandung adalah 1.236,48 kilometer dengan kondisi 54,25% dalam kondisi baik dan 19,08% dalam kondisi rusak.

Di Kota Bandung sendiri kemacetan merupakan kejadian yang sering dijumpai setiap harinya, apalagi pada akhir pekan dan hari libur nasional yang panjang, kemacetan merata di seluruh bagian wilayah Kota, penyebab utamanya adalah pertumbuhan kendaraan yang tinggi terutama kendaraan pribadi, tidak diimbangi dengan prasarana dan sarana pendukung transportasi yang memadai yaitu jaringan jalan. Berikut adalah beberapa kawasan atau jalan yang merupakan titik kemacetan tertinggi di Kota Bandung yang dilihat berdasarkan tingkat pelayanan jalan.

Tabel 1. 3

Tingkat Kepadatan Lalu Lintas di Kota Bandung Berdasarkan Tingkat Pelayanan Jalan (Level of Service) pada Tahun 2013

No	Ruas Jalan	Volume	Kapasitas	V/C Ratio (smp/jam)	Kategori
1	Jl. Dr. Djundjuran	5176,25	5750,16	0,900	E
2	Jl. Sukajadi	3090,40	5015,09	0,618	C
3	Jl. HOS Cokroaminoto	3169,95	6015,09	0,527	C
4	Jl. Purnawarman	3625,80	4167,82	0,869	E
5	Jl. Merdeka	5347,25	7610,80	0,703	D
6	Jl. Ibrahim Adjie	5199,00	8006,17	0,639	C
7	Jl. Gatot Soebroto	4714,65	5928,00	0,795	D
8	Jl. Cihampelas	3264,30	5337,70	0,612	C
9	Jl. Setiabudi	3765,40	6015,09	0,626	C
10	Jl. Ahmad Yani	4141,10	6320,80	0,650	C
11	Jl. Ir. Juanda	4161,75	6525,09	0,637	C
12	Jl. Asia Afrika	5133,25	7907,33	0,649	C

13	Jl. LL Re Martadinata	3726,90	5397,89	0,690	C
----	-----------------------	---------	---------	-------	---

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung 2013

Keterangan :

0,0-0,19 : Kategori A : Arus bebas, volume rendah, kecepatan tinggi

0,20-0,44 : Kategori B : Arus stabil dan mulai ada pembatasan kecepatan

0,45-0,69 : Kategori C : Arus stabil kenyamanan berkendara turun dan pergerakan dibatasi

0,70-0,84 : Kategori D : Arus mendekati tidak stabil, kecepatan mulai terganggu jalan

0,86-100,00: Kategori E : Terjadi kemacetan lalulintas

Di Kota Bandung sendiri transportasi umum yang biasa digunakan masyarakat untuk berpergian banyak jenisnya mulai dari angkot, bis Trans Metro Bandung, Mikro Bis, Bis Kota (DAMRI), dan Bis Sekolah. Berbagai jenis moda transportasi umum di Kota Bandung dapat dilihat pada tabel 1.4:

Tabel 1. 4

Jumlah Armada Transportasi Umum Yang Ada Di Kota Bandung (unit) Tahun 2016

No.	Jenis Angkutan	Jumlah Lintasan Trayek	Jumlah Armada
1	Angkutan Kota	39	5521
2	Taksi	-	1856
3	Bis Kota (DAMRI)	6	142
4	Bis Trans Metro Bandung	4	40
5	Bis Sedang/ Mikro Bis	3	40
6	Bis Sekolah	4	36
Total		56	7635

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Berdasarkan tabel 1.4 dapat diketahui dari sekian banyak moda transportasi umum yang ada di Kota Bandung, transportasi yang paling banyak jumlahnya

adalah Angkutan Kota sebanyak 5.521 unit. Akan tetapi tidak hanya angkutan kota yang memiliki jumlah armada yang banyak, transportasi taksi pun memiliki jumlah armada yang banyak yaitu berjumlah 1.856 unit.

Angkutan kota atau biasa disebut dengan angkot, merupakan sebuah sarana transportasi yang sudah tidak asing lagi bagi sebagian besar masyarakat di Indonesia. Masyarakat baik di kota-kota kecil maupun besar telah memanfaatkan fungsi dari angkot ini sebagai alat untuk memindahkan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya yang menjadi lokasi tujuan. Masih banyak masyarakat perkotaan yang hingga saat ini mengandalkan mobilitasnya dengan angkot.

Angkot diketahui sebuah sarana transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute-rute yang sudah ditentukan. Sama seperti bus umum namun angkot berukuran lebih kecil dan hanya dapat terisi oleh 10 - 11 orang penumpang. Selain itu angkot biasanya memiliki rute-rute yang lebih pendek, yang melintasi berbagai lokasi di dalam suatu kota. Angkot dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja asalkan tetap berada di rute angkot tersebut. Rute adalah jarak atau arah yang harus dilalui yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat lainnya. Jalur operasi suatu angkot dapat diketahui melalui warna atau kode berupa huruf atau angka yang ada di eksterior mobil angkot yang menunjukkan tempat terminal angkot ke tujuan terminal angkot tersebut.

Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Bandung pada tahun 2017 terdapat 39 trayek angkot dengan jumlah 5.521 armada yang melayani berbagai rute

di dalam kota Bandung. Angkot-angkot yang beroperasi di kota Bandung melintasi berbagai jalanan di kota Bandung yang terbagi dalam 39 trayek atau jurusan. Tiap trayek memiliki nomor dan ciri-ciri angkot tersendiri. Daftar trayek angkot Kota Bandung yang memiliki jumlah armada terbanyak hingga jumlah armada yang paling sedikit dijelaskan di tabel 1.5:

Tabel 1. 5

Daftar Angkutan Kota Bandung Yang Memiliki Armada Terbanyak Hingga Yang Paling Sedikit Tahun 2017

Kode Angkot	Lintasan Trayek	Jumlah Armada	Panjang trayek (Km)
1A	Abdul Muis – Cicaheum Via Binong	355	16,3
30	Cicadas – Elang	300	18,05
22	Sederhana – Cipagalo	276	16,05
3	Abdul Muis – Ledeng	245	16
34	Sadang Serang – Caringin	200	18,1
18	Panghegar Permai – Dipati Ukur – Dago	155	19,35
20	Ciroyom – Bumi Asri	115	8,35
13	Stasiun Hall – Sarijadi	80	10,2
24	Sederhana – Cimindi	55	9
29	Abdul Muis – Mengger	25	10,55

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Dalam penelitian ini, peneliti menganalisis dan mengidentifikasi apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot, dimana objek studi penelitian ini dilakukan pada salah satu trayek angkutan kota yang melayani pergerakan lokal dalam kota, yaitu pada trayek 34 jurusan Sadang Serang - Caringin. Berikut tabel 1.6 perbedaan trayek 34 Sadang Serang – Caringin dengan trayek lainnya sebagai berikut:

Tabel 1. 6
Perbedaan trayek 34 Sadang Serang - Caringin
dengan trayek lainnya

No	Kelebihan dibandingkan trayek lain	Kekurangan dibandingkan trayek lain
1.	Pengurus dari Kobanter trayek 34 Sadang Serang – Caringin memiliki aturan yang harus dipatuhi (tegas), perhatian kepada para sopir.	Pengurus tidak mengikuti program Kobanter tentang adanya angkot pintar, dikarenakan pengusaha di trayek ini tidak ada yang tertarik dengan program itu karena sudah nyaman dengan kondisi armada yang standar tanpa tambahan (modifikasi).
2.	Para sopir menggunakan seragam serta memiliki id card (kartu anggota).	Jam operasi angkot sampai dengan jam 20.00 wib.
3.	Berada pada jalur strategis melintasi kawasan intensitas tinggi seperti kawasan perdagangan, perkantoran, pendidikan, rekreasi, fasilitas umum dan pemukiman.	
4	Jumlah armada yang besar, yaitu sebanyak 200 unit angkot.	

Sumber: Kobanter trayek 34 Sadang Serang - Caringin

Ruas jalan yang dilewati oleh trayek 34 Sadang Serang – Caringin disajikan pada tabel 1.7 berikut:

Tabel 1. 7
Kawasan dan Ruas Jalan yang dilewati oleh
trayek 34 Sadang Serang - Caringin

Trayek	Lintasan	
	Pergi	Pulang
Sadang Serang – Caringin	Terminal Caringin	Terminal Sadang Serang
	Jl. Caringin	Jl. Sadang Serang
	Jl. Holis	Jl. Tubagus Ismail
	Jl. Bojong Raya	Jl. Simpang Dago
	Jl. Cijerah	Jl. Tamansari
	Jl. Sudirman	Jl. Sawunggaling
	Jl. Rajawali Barat	Jl. Tamansari
	Jl. Garuda	Jl. Wastu Kencana
	Jl. Abdul Rahman Saleh	Jl. RE. Martadinata
	Jl. Pajajaran	Jl. Pajajaran
	Jl. Pandu	Jl. Cicendo
	Jl. Rajiman	Jl. Kebon Kawung
	Jl. Rivai	Jl. Pasir Kaliki
	Jl. Wastu Kencana	Jl. Kresna
	Jl. Tamansari	Jl. Bima
	Jl. Ganesha	Jl. Pajajaran
	Jl. Ir. H. Juanda (Dago)	Jl. Abdul Rahman Saleh
	Jl. TB. Ismail	Jl. Garuda
	Jl. Sadang Serang	Jl. Sudirman
	Jl. Terminal Sadang Serang	Jl. Cijerah
	Jl. Bojong Raya	
	Jl. Holis	
	Jl. Caringin	
	Jl. Terminal Caringin	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandung

Kemacetan sering terjadi terutama pada jam-jam sibuk seperti pagi hari, siang hari dan sore hari. Berikut titik kemacetan yang dilalui oleh angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin dijelaskan pada tabel 1.8 berikut:

Tabel 1. 8**Titik Kemacetan Trayek 34 Sadang Serang - Caringin**

No	Jam Kemacetan	Penyebab Kemacetan	Titik Kemacetan
1.	Pagi hari Pukul 07.00 wib	Pada pagi banyak aktivitas seperti anak sekolah yang berangkat ke sekolah, mahasiswa yang ingin berangkat kuliah (ITB, Unisba dan Unpas) dan masyarakat yang pergi ke kantor dan pasar (baltos).	Dimulai dari Jalan Sadang Serang sampai dengan Jalan Taman Sari
2.	Siang hari Pukul 13.00 wib	Pada siang hari relatif jarang terjadi kemacetan kalau pun ada disebabkan karena penumpukan lalu lintas pada saat jam makan siang.	Dimulai dari Jalan Wastukencana, Jalan Pajajaran sampai dengan Jalan Pasir Kaliki
3.	Pada sore hari pukul 17.00 – 19.00 wib	Pada sore hari kemacetan disebabkan karena sore hari banyak karyawan kantor pulang kerja semua kendaraan tumpah ke jalan sehingga dari pihak kepolisian melakukan rekayasa jalan yang menyebabkan kemacetan parah.	Dimulai dari jalan Pasir Kaliki, jalan Pajajaran, Jalan Abdul Rahman Saleh, Jalan Garuda sampai dengan Jalan Cijerah.

Sumber: Kobanter Trayek 34 Sadang Serang - Caringin

Dinas Perhubungan Kota Bandung menyebutkan bahwa kemacetan yang terjadi di Kota Bandung membuat transportasi kendaraan roda empat memiliki waktu tempuh 2,2 kali lipat lebih lama dibandingkan kendaraan roda dua. Kondisi ini tentunya akan berpengaruh terhadap kegiatan usaha transportasi, khususnya transportasi angkutan umum (angkot). Dampak kemacetan terhadap ekonomi jelas

lebih terlihat dari sisi manfaat yang hilang dan biaya yang dikeluarkan oleh sopir angkot trayek Sadang Serang – Caringin, kemacetan membuat laju kendaraan angkot melambat atau bahkan terhenti (*stuck position*). Kondisi ini membuat penggunaan Bahan Bakar Minyak (BBM) meningkat karena mesin menyala lebih lama sehingga para sopir angkot harus mengeluarkan biaya yang lebih banyak untuk pembelian BBM, serta para sopir angkot juga kehilangan jam kerja mereka karena kemacetan sehingga akhirnya pendapatan mereka juga turut berkurang.

Permasalahan kemacetan ini juga berdampak pada berkurangnya pendapatan sopir angkutan umum (angkot). Hal ini dikarenakan kemacetan membuat sopir angkutan umum (angkot) yang harusnya bisa mendapatkan penumpang lebih banyak dan rit yang lebih banyak, akan tetapi karena kemacetan menjadi lebih sedikit. Terjadinya kemacetan membuat penumpang yang biasa menggunakan angkutan umum (angkot) berpindah ke moda transportasi lain yang lebih cepat dan murah seperti transportasi ojek *online* atau taksi *online* yang sedang menjadi tren beberapa tahun terakhir ini. Selain harga yang murah dan lebih cepat dari angkutan umum, penumpang lebih memilih ojek *online* atau taksi *online* karena angkutan umum (angkot) dianggap penumpang memakan waktu lebih lama dalam perjalanan dan tujuan yang diinginkan penumpang terbatas dalam area trayek yang ditentukan.

Kemunculan layanan transportasi *online* saat ini merupakan pesaing bagi sopir angkot yang sudah beroperasi sebelumnya di Kota Bandung, khususnya sopir angkot trayek 34 Sadang Serang - Caringin. Berdasarkan permasalahan di atas, akibat

dampak kemacetan membuat para sopir angkot kehilangan pendapatannya, selain itu minat penumpang untuk naik angkot juga berkurang dan penumpang lebih memilih transportasi *online*. Sehubungan dengan hal tersebut, penulis merumuskan judul penelitian yang terangkum dalam sebuah judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkot Trayek 34 Sadang Serang – Caringin Periode Tahun 2016 - 2017”**

1.2 Identifikasi dan Rumusan Masalah Penelitian

1.2.1 Identifikasi Masalah Penelitian

Masalah kemacetan telah mengganggu aktivitas masyarakat, khususnya aktifitas ekonomi. Masalah kemacetan merupakan masalah yang sangat sulit dicari solusinya bagi kota-kota besar. Permasalahan yang sering terjadi di kota besar biasanya muncul karena kebutuhan transportasi lebih besar dari pada prasarana transportasi yang tersedia, atau perasarana tersebut tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Kemacetan terjadi bukan hanya karena banyaknya kendaraan saja tetapi juga dipengaruhi oleh jumlah orang (penumpang) yang berada dijalanan, seperti halnya yang terjadi di Kota Bandung.

Jumlah kendaraan yang semakin banyak membuat jalanan yang semakin sempit membuat dampak kemacetan yang berlebihan, jumlah kendaraan juga dipengaruhi oleh adanya banyak penduduk yang ingin memiliki kendaraan tersebut. Jumlah kendaraan yang selalu meningkat membuat masyarakat yang sering stress

akibat kemacetan yang cukup parah, pertumbuhannya kendaraan bermotor tersebut menjadi penyumbang utama kemacetan yang terjadi di Kota Bandung.

Kondisi kemacetan mempengaruhi efisiensi perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya, baik berupa barang maupun manusianya itu sendiri. Kemacetan juga menaikkan biaya transportasi karena konsumsi BBM meningkat. Dampak bagi pengguna sendiri, kemacetan menyebabkan hilangnya *opportunity cost*. Waktunya yang seharusnya bisa mereka memaksimalkan untuk aktivitas ekonomi atau yang lainnya, kini banyak dihabiskan di jalan, sehingga mereka kehilangan benefit tertentu seperti, biaya yang hilang, waktu, tenaga dan lain sebagainya.

Permasalahan kemacetan yang terjadi di Kota Bandung menyebabkan sulitnya sopir angkot trayek 34 Sadang Serang - Caringin untuk mendapatkan penumpang. Terjadinya kemacetan akan berdampak pada jarak tempuh beroperasi menjadi lebih sedikit, lalu kesempatan untuk mendapatkan penumpang akan menjadi lebih sedikit sehingga pendapatan sopir angkot pun menjadi berkurang. Fenomena kemacetan pun membuat calon penumpang lebih memilih moda lain yang lebih cepat misalnya ojek *online*, karena calon penumpang akan berfikir jika menggunakan angkot perjalanan akan lebih lama. Hal ini tentu saja sangat mempengaruhi pendapatan sopir trayek 34 Sadang Serang - Caringin.

Berdasarkan berbagai masalah yang dihadapi, penelitian ini lebih di fokuskan untuk membahas apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkot, khususnya yang terjadi pada sopir angkot trayek 34 Sadang Serang - Caringin yaitu

faktor jam kerja, jumlah rit, jumlah penumpang, penggunaan bahan bakar minyak, persepsi transportasi *online*, serta persepsi kemacetan.

1.2.2 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan identifikasi masalah sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi sopir angkot saat ini jika dilihat dari variabel jam kerja, jumlah rit, jumlah penumpang, penggunaan bahan bakar minyak, perspektif transportasi berbasis *online*, perspektif kemacetan terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin?
2. Bagaimana hubungan antara jam kerja, jumlah rit, jumlah penumpang, penggunaan bahan bakar minyak, perspektif transportasi berbasis *online*, perspektif kemacetan secara parsial dan simultan terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan masalah penelitian yang dirumuskan, maka tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- 1) Untuk mengetahui pengaruh jam kerja dan jumlah rit terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
- 2) Untuk mengetahui berapa besar pengaruh jumlah penumpang terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
- 3) Untuk mengetahui berapa besar pengaruh penggunaan bahan bakar

minyak terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.

- 4) Untuk mengetahui berapa besar pengaruh transportasi berbasis *online* terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.
- 5) Untuk mengetahui berapa besar pengaruh kemacetan terhadap pendapatan sopir angkot trayek 34 Sadang Serang – Caringin.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis/Akademis

Kegunaan penelitian ini, berdasarkan tujuan penelitian yang telah dikemukakan adalah sebagai berikut :

Kepentingan akademis, dapat memberikan kegunaan teoritis atau akademis berupa tambahan informasi yang bermanfaat bagi setiap pihak yang terkait dan berkepentingan, serta hasil dari penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi atau acuan untuk melakukan penelitian lebih lanjut.

1.4.2 Kegunaan Praktis/Empiris

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan kegunaan praktis atau empiris berupa :

- 1) Untuk melengkapi program perkuliahan S1, program studi Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis Universitas Pasundan Bandung.

- 2) Sebagai salah satu media latihan untuk mengembangkan kemampuan dan keterampilan sesuai disiplin ilmu yang dipelajari.

