

ANALISIS FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN SOPIR BATU BELIG TRANSPORT DI KELURAHAN KEROBOKAN KELOD

Fransiscus Xaverius Suryadana Bere¹
Made Heny Urmila Dewi²

^{1,2}Jurusan Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas
Udayana (Unud), Bali, Indonesia
e-mail: suryadanabere@gmail.com / telp: 08873319176

ABSTRAK

Kebutuhan akan mobilitas yang tinggi telah meningkatkan permintaan terhadap moda transportasi sehingga banyak orang mulai bekerja di bidang tersebut. Peran sopir wisata yang semakin besar juga akan berpengaruh kepada kehidupan sosial dan ekonominya. Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh jam kerja, umur, dan pengalaman terhadap pendapatan dari sopir Batu Belig Transport (BBT). Penelitian ini menggunakan jenis data skunder dan bersifat *cross sectional*, serta menggunakan sampel jenuh dalam pengumpulan data. Teknik analisis yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda. Berdasarkan hasil analisis ditemukan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir BBT, sedangkan umur berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Pengalaman kerja yang menggambarkan masa kerja dari sopir tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Semakin meningkatnya jam kerja sopir, maka pendapatan akan semakin besar, sedangkan dengan bertambahnya umur sopir, maka pendapatan mereka akan semakin berkurang.

Kata kunci: *Jam Kerja, Umur, Pengalaman, Pendapatan*

ABSTRACT

Needed for high mobility has increased the demand for modes of transportation so that many people start working in the field. Increasing the role of drivers will also affect the social and economic life. The purpose of this study is to determine the effect of working hours, age, and experience of income from Batu Belig Transport (BBT) drivers. This study uses a kind of secondary data, cross sectional, and uses a saturated sample in data collection. The analysis technique used multiple linear regression analysis. Based on the analysis results found that working hours have a positive and significant effect on the BBT driver's income, while the age has a negative and significant effect on the BBT driver's income. Work experience depicting the working period of the driver has no significant effect on the BBT driver's income. The increase of driver working hours, the greater the income, while with the age of the driver, their income will decrease.

Keywords: *Working Hours, Age, Experience, Revenue*

PENDAHULUAN

Provinsi Bali dikenal sebagai salah satu provinsi yang menjadi daerah tujuan wisata di Indonesia. Seluruh daerah di Provinsi Bali memiliki keunikannya masing-masing sebagai daya tarik pariwisata mulai dari kelestarian alamnya, kesenian dan adat-istiadatnya, hingga gemerlap kotanya. Segala jenis akomodasi pariwisata disediakan untuk dapat memanjakan setiap wisatawan yang datang ke Bali. Oleh sebab itu, pemerintah Provinsi Bali menjadikan sektor pariwisata sebagai sektor basis dan terus dikembangkan dan menjadi target utama pembangunan daerah (Medah dan Wenagama, 2017).

Tabel 1 Perkembangan Kunjungan Wisatawan Mancanegara ke Provinsi Bali, Tahun 2010 – 2016

Tahun	Jumlah	Pertumbuhan (%)
2010	2576142	
2011	2826709	9,73
2012	2949332	4,34
2013	3278598	11,16
2014	3766638	14,89
2015	4001835	6,24
2016	4927937	23,14

Sumber: Statistik Wisatawan Mancanegara ke Bali, 2014 – 2016

Perkembangan kedatangan wisatawan mancanegara (wisman) ke Bali dalam kurun waktu tujuh tahun terakhir selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun dapat dilihat pada Tabel 1. Pada tahun 2012 sempat terjadi perlambatan pertumbuhan kedatangan wisman ke Bali yang hanya mencapai 4,34 persen dari tahun sebelumnya. Perlambatan pertumbuhan wisman tersebut diduga akibat adanya krisis global terutama di Eropa dan Amerika. Namun, pertumbuhan wisman kembali membaik di tahun 2013 dan 2014 bahkan menunjukkan pertumbuhan di atas 10 persen sehingga telah melebihi target pemerintah Bali

pada tahun 2014 yaitu 3,5 juta kunjungan wisman. Tahun 2015 adalah masa yang cukup sulit walaupun pertumbuhan kunjungan wisman melambat, namun telah mencapai target pemerintah yaitu 4 juta kunjungan. Kunjungan wisman tertinggi terjadi pada 2016 yang tumbuh mencapai 23,14 persen dari tahun sebelumnya.

Menurut Suradnya (2006), sektor pariwisata merupakan salah satu alternatif pembangunan bagi suatu daerah yang minim akan sumber daya alam. Menurut Findlay dan Pangestu (2016), sektor pariwisata lebih mengutamakan kemampuan dari pekerjaannya dalam menghasilkan jasa pariwisata dibanding barang yang dijual. Kabupaten Badung yang membentang dari selatan hingga utara Bali dibagi menjadi enam kecamatan yaitu Kuta Selatan, Kuta, Kuta Utara, Mengwi, Abiansemal, dan Petang (BPS Badung, 2015). Badung selatan yang terdiri atas Kecamatan Kuta Selatan, Kuta, dan Kuta Utara memiliki kondisi geomorfologi yang berbeda dengan daerah tengah yaitu Kecamatan Mengwi dan Abiansemal serta Kecamatan Petang di Utara yang subur.

Kondisi yang terbatas tersebut menyebabkan pemerintah mengambil kebijakan untuk mengembangkan wilayah selatan Badung sebagai lokasi pengembangan akomodasi pariwisata. Keberadaan Bandara Internasional Ngurah Rai yang menjadi satu-satunya pintu masuk wisatawan lokal dan mancanegara ke Bali melalui udara merupakan wujud dari kebijakan tersebut. Selain itu, pemerintah Kabupaten Badung juga menjadikan Kecamatan Kuta Selatan, Kuta, dan Kuta Utara sebagai lokasi pengembangan akomodasi utama seperti hotel, restoran, dan sarana rekreasi. Dengan kebijakan tersebut, pemerintah Kabupaten Badung menjadikan kecamatan lainnya seperti Mengwi, Abiansemal,

dan Petang sebagai daerah tujuan wisata baik obyek wisata alam dan budaya serta menjadikan daerah tersebut sebagai daerah penunjang pariwisata dengan menyediakan hasil alam, olahan, dan kerajinan yang akan dipasarkan ke seluruh wilayah di Provinsi Bali.

Telah dijelaskan sebelumnya bahwa Provinsi Bali kaya akan obyek pariwisata alam serta budaya, namun keberadaan obyek wisata tersebut tersebar di berbagai kabupaten di Bali. Keberadaan obyek wisata yang tersebar di berbagai kabupaten tersebut akan membutuhkan moda transportasi yang mampu menghubungkan antar daerah di Bali. Perkembangan kunjungan wisatawan dari tahun ke tahun juga akan berdampak pada permintaan terhadap moda transportasi yang layak, sehingga telah membuka lapangan kerja baru yang ditandai dengan munculnya usaha penyediaan kendaraan baik secara formal maupun informal. Usaha penyediaan kendaraan pariwisata secara formal biasanya memiliki banyak kendaraan dan juga menyediakan berbagai paket perjalanan wisata (*tour and travel*) beserta akomodasinya. Namun, keberadaan usaha perjalanan wisata yang formal menimbulkan masalah baru. Kebanyakan sopir angkutan wisata merupakan warga Bali yang harus bekerja dengan jam kerja yang ketat. Disisi lain mereka harus mempertahankan dan menjalankan budayanya pada saat – saat tertentu (Sunariani *et al.*, 2014).

Akibat dilema pada jam kerja tersebut, muncul pemikiran untuk menjadi pekerja informal dalam bidang penyediaan moda transportasi pariwisata. Sektor informal adalah kegiatan seseorang yang melaksanakan usaha atas dasar kepercayaan bersama dan tidak berbadan hukum (Purnama Sari, 2016). Menurut

Husmanns (2004), banyak faktor yang menyebabkan orang lebih memilih untuk bekerja secara informal di antaranya, jam kerja yang lebih bebas, umur yang sudah tua sehingga tidak diterima di pekerjaan formal, dan keinginan untuk berusaha sendiri. Pekerja sektor informal di bidang angkutan wisata atau sering disebut sopir *freelance* dengan kendaraan pribadi yang umumnya sering ditemukan di pinggir jalan, sekitaran hotel, atau obyek wisata untuk mempromosikan dirinya kepada wisatawan. Kepercayaan wisatawan terhadap sopir wisata menurut Setiawan (2017), dapat dilihat dari umur dan kepemilikan izin, harga yang ditawarkan sesuai dengan pelayanan yang diberikan, dan pengalaman pengemudi. Kepercayaan wisatawan tersebut akan berpengaruh terhadap pendapatan yang diperoleh sopir angkutan wisata dalam setiap perjalanan yang dilakukan.

Sudah menjadi hal yang umum bagi sopir angkutan wisata menerima bayaran berdasarkan hasil kerjanya atau jumlah jam yang telah dikorbankan untuk bekerja. Jadi, semakin banyak jam kerja yang dialokasikan untuk bekerja, maka semakin besar pula pendapatannya (Solihin dan Sukartini, 2014). Kebanyakan orang Bali, dengan sengaja memilih menjadi sopir *freelance* untuk menghindari jam kerja penuh yang mengganggu kegiatan bermasyarakatnya. Di sisi lain, mereka tetap membutuhkan biaya untuk hidup serta untuk kegiatan yang berhubungan dengan budayanya. Menurut Lestariningsih *et al.* (2006), adanya dilema terhadap alokasi jam kerja bagi orang yang telah memasuki usia dewasa dan mulai bermasyarakat sehingga akan mempengaruhi pendapatan individu tersebut. Oleh sebab itu, bagi sopir *freelance* dapat dikatakan jam kerja

merupakan salah satu faktor yang penting dalam mempengaruhi kesejahteraannya melalui pendapatan yang mereka terima.

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

Berbeda dengan umur yang semakin bertambah maka produktivitasnya akan semakin berkurang, pengalaman seseorang akan semakin meningkat dengan menekuni suatu pekerjaan dengan masa waktu tertentu secara terus menerus. Bagi seorang sopir di dunia pariwisata, pengalaman merupakan hal yang penting untuk dapat bersaing. Pengalaman sebagai seorang sopir pariwisata pada faktanya tidak terbatas hanya pada jumlah waktu yang telah dihabiskan sebagai pekerja, akan

tetapi lebih luas kepada kemampuan penguasaan akan navigasi atau lokasi obyek wisata baik yang dipromosikan ataupun tidak, rute yang jauh dari kemacetan atau dengan pemandangan yang memukau, dan kemampuan untuk bersosialisasi dan menyesuaikan diri terhadap wisatawan pengguna jasanya. Semakin banyak pengalaman yang dimiliki oleh seorang sopir tentunya akan berpengaruh terhadap kepuasan wisatawan. Ada kemungkinan bila wisatawan tersebut kembali berkunjung, maka dia akan menggunakan jasa dari orang yang sama (Rizal, 2015).

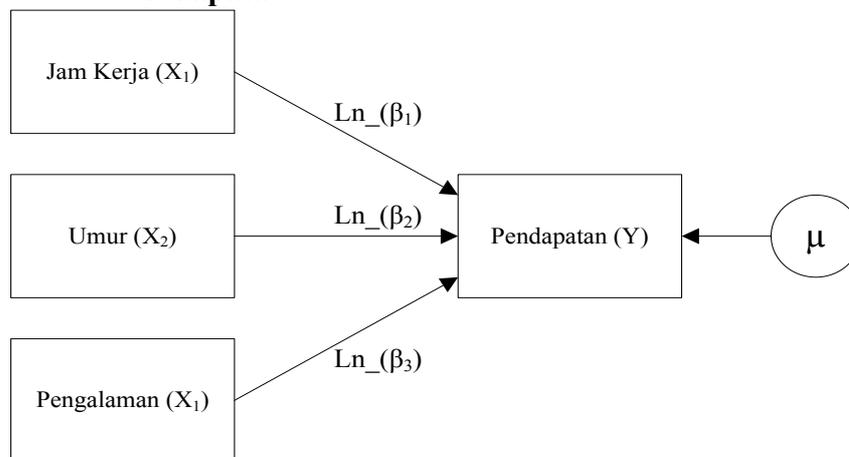
Faktor – faktor yang telah disebutkan sebelumnya merupakan faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan seorang sopir secara langsung. Sebagian besar sopir yang bergabung di Batu Belig Transport (BBT) sebelumnya juga bekerja sebagai sopir *freelance* secara mandiri. Menurut mereka pendapatan yang mereka terima sebelum bergabung dengan komunitas BBT cenderung tidak menentu. Pilihan untuk bekerja sebagai seorang sopir dari BBT disebabkan oleh waktu yang lebih fleksibel dan batasan umur yang dimiliki oleh para sopir yang sebagian besar sudah cukup tua sehingga merasa putus asa untuk memperoleh pekerjaan lainnya. Selain itu, mereka merasa telah memiliki pengalaman yang cukup untuk dapat bekerja sebagai seorang sopir pariwisata.

Ribaric (2015) menyatakan, inovasi di dunia pariwisata tidak hanya dapat dilakukan dari peningkatan sarana fisik, melainkan juga dapat dikembangkan dengan memanfaatkan potensi daerah wisata tersebut. BBT merupakan salah satu wujud inovasi yang dikembangkan oleh masyarakat di Banjar Batu Belig untuk meningkatkan pendapatan mereka. Maka dari itu penelitian ini penting dilakukan

sebagai salah satu pertimbangan bagi pengembangan ekonomi berbasis kerakyatan khususnya untuk pengembangan akomodasi transportasi pariwisata di daerah lainnya.

METODE PENELITIAN

Gambar 1 Pengaruh Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman terhadap Pendapatan



Sumber : data diolah, 2017

Keterangan : X_1 = Jam kerja, X_2 = Umur, X_3 = Pengalaman, Y = Pendapatan,

β_0 = Besarnya pendapatan minimal pada saat $X_1, X_2, X_3 = 0$,

μ = Variabel pengganggu, Ln_{β_1} ,

$\text{Ln}_{\beta_1}, \text{Ln}_{\beta_2}$ = Koefisien regresi dari masing-masing variabel

Penelitian ini bersifat asosiatif dan menggunakan metode kuantitatif. Penelitian dengan metode kuantitatif memiliki tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan (Sugiyono, 2012:13). Penelitian ini dilakukan dengan metode kuantitatif karena seluruh variabelnya dapat diukur dengan angka. Pengujian kuantitatif akan dilakukan dengan teknik analisis regresi linear berganda. Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan dan pengaruh antar variabelnya. Dalam hal ini, hubungan yang ingin diketahui adalah pengaruh jam kerja, umur, dan pengalaman terhadap pendapatan sopir Batu Belig Transport

(BBT). Metode pengumpulan data melalui dua tahap yaitu observasi non partisipan dan wawancara mendalam terhadap responden dan narasumber.

PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Menurut letak geografisnya, Kabupaten Badung berada antara $8^{\circ} 14'20''$ - $8^{\circ} 50'48''$ Lintang Selatan, $115^{\circ} 05'00''$ - $115^{\circ} 26'16''$ Bujur Timur. Luas wilayah Kabupaten Badung adalah $418,52 \text{ km}^2$ atau 7,43 persen dari luas daratan Provinsi Bali. Menurut BPS Badung (2016), luas lahan di Kabupaten Badung dapat dibagi menjadi lahan sawah 24 persen, bukan sawah 43 persen, dan bukan lahan pertanian 33 persen. Kabupaten Badung berbatasan dengan Kabupaten Buleleng di sebelah utara, Kabupaten Tabanan di sebelah barat, dan di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Bangli, Gianyar, dan Kota Denpasar. Bagian selatan berbatasan langsung dengan Samudra Hindia dan panjang pantainya mencapai 64 km (BPS, 2016). Panjang pantai tersebut hanya mencakup empat kecamatan yaitu Kecamatan Kuta Selatan, Kuta, Kuta Utara, dan Mengwi.

Kelurahan Kerobokan Kelod berada di wilayah paling selatan dari Kecamatan Kuta Utara. Sebelum pemekaran, kelurahan ini masuk ke dalam wilayah Desa Kerobokan. Secara adat, kelurahan ini merupakan bagian dari Desa Adat Kerobokan. Wilayah ini terletak di kawasan dataran rendah dengan ketinggian kurang dari 100 meter yang didominasi oleh pemukiman, sawah, dan kawasan wisata. Terdapat dua pantai di kelurahan ini, yaitu Pantai Peti Tenget dan Pantai Batu Belig. Sesuai dengan namanya, Pantai Batu Belig merupakan bagian dari salah satu banjar di Kelurahan ini, yaitu Banjar Batu Belig. Keberadaan

pantai inilah yang mendorong masyarakat sekitaran banjar tersebut mengembangkan kegiatan yang berbasis sektor pariwisata.

Menurut Gayatri *et al.* (2017), setiap masyarakat di suatu daerah memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus daerahnya masing – masing sesuai dengan potensinya sehingga dapat kembali menjadi sumber penghidupan bagi masyarakatnya. Batu Belig Transport (BBT) dibentuk oleh masyarakat di Kelurahan Kerobokan Kelod sebagai wadah untuk mengumpulkan sopir angkutan wisata *freelance* yang ada di wilayah tersebut ke dalam satu wadah yang dikelola oleh Banjar Batu Belig. Pada awalnya, BBT hanyalah komunitas kecil yang di bentuk oleh pengurus Banjar Batu Belig pada 14 Agustus 2013 untuk mengumpulkan mantan pekerja hotel yang terkena Pemutusan Hubungan Kerja (PHK) karena resesi pada tahun 2013. Salah satu pengurus banjar yang juga terkena dampak PHK, secara swadaya berusaha mengumpulkan anggota awal pada saat itu untuk menciptakan alternatif pekerjaan bagi mereka yang hanya mengenal dunia pariwisata. *Awig – awig* (aturan adat) pun ditetapkan untuk penyedia akomodasi vila, hotel, dan restoran yaitu larangan menggunakan jasa angkutan lain dengan sopir selain dari BBT.

Perhatian mereka tertuju pada banyaknya akomodasi yang terdapat di sekitaran Banjar Batu Belig berupa vila, hotel, dan restoran namun mereka tidak memperoleh dampak yang dapat mereka rasakan secara langsung dari keberadaan akomodasi wisata tersebut. Banyak warga aslinya yang mengandalkan pendapatan dari menyewakan atau menjual tanah yang mereka miliki, dan atau berusaha bercocok tanam secara musiman. Pilihan kerja lainnya adalah sebagai pekerja

hotel ataupun sopir *freelance* secara mandiri. Menurut Vial (2011), banyak kesulitan untuk bekerja sendiri di Indonesia terutama karena sulitnya mendapatkan kepastian hukum atas usaha serta keterbatasan relasi akan menjadi tambahan tekanan bagi seorang *freelance* yang bekerja secara mandiri. Keresahan inilah yang menggerakkan mereka untuk mencari alternatif jalan keluar dengan tujuan meningkatkan kesejahteraan masyarakat disana.

Pada awalnya BBT hanya sebagai penyedia layanan angkutan wisata untuk daerah di sekitaran jalan Batu Belig. Walau begitu, akibat dari perkembangan BBT yang pesat, masyarakat dari banjar lain juga tertarik untuk bergabung sebagai anggota dari BBT. Tingginya minat masyarakat untuk bergabung menyebabkan Banjar Batu Belig harus membuat aturan adat baru terkait hal tersebut. Aturan tersebut untuk mengatur keanggotaan BBT yaitu orang yang bekerja sebagai sopir hanya boleh dilakukan oleh orang yang berdomisili di Banjar Batu Belig, sedangkan untuk kendaraannya yaitu *Toyota Innova*. Masyarakat yang berada di banjar lainnya hanya dapat mengikutsertakan kendaraannya di BBT menggunakan sistem bagi hasil dengan sopir yang mengendarai mobilnya.

Sistem bagi hasil hanya akan diterapkan bila pemilik angkutan dan sopirnya adalah orang yang berbeda. Dalam sistem bagi hasil tersebut, hanya melibatkan pemilik kendaraan dan sopir yang mengendarainya berdasarkan persentase yang telah ditetapkan oleh kedua belah pihak. Dalam hal ini, pihak BBT hanya menjadi fasilitator sehingga tidak terkait dengan sistem bagi hasil

tersebut. Sopir yang bekerja di BBT namun tidak memiliki kendaraan maka belum dianggap sebagai anggota resmi.

Bila sopir yang bekerja juga pemilik kendaraan tersebut, maka pendapatannya tersebut akan dapat dimiliki oleh sopir secara keseluruhan. Tetapi, ada beberapa retribusi dan iuran yang wajib dibayarkan oleh pemilik angkutan untuk dimasukkan ke dalam kas Banjar Batu Belig sebagai salah satu pendapatan banjar. Selain pendapatan banjar, retribusi dan iuran juga digunakan untuk membayar gaji petugas pos terminal BBT, asuransi sopir, dan juga kas dari BBT itu sendiri. Dari penjabaran tersebut, dapat dikatakan Banjar Batu Belig telah mencoba untuk menerapkan ekonomi kerakyatan secara langsung dimana sumbernya berasal dari masyarakat, dikelola juga oleh masyarakat, dan hasilnya dinikmati juga oleh masyarakat sekitar.

Perjalanan wisata yang disediakan oleh BBT yaitu sebagai berikut.

- 1) *Drop Only*, yaitu layanan untuk mengantarkan wisatawan menuju tempat tujuan berupa hotel atau suatu kawasan tertentu untuk satu kali jalan namun dapat dilakukan setiap saat tanpa perlu membuat jadwal.
- 2) *Half Day Tours*, yaitu paket wisata untuk melayani perjalanan wisatawan ke berbagai tempat secara berurutan dibawah delapan jam.
- 3) *Full Day Tours*, yaitu paket wisata untuk melayani perjalanan wisatawan ke berbagai tempat secara berurutan selama delapan jam atau lebih.
- 4) *Charter*, yaitu layanan perjalanan yang dipesan oleh wisatawan dan melayani segala rute di Bali. Tarif perjalanan ini dihargai Rp.125.000 per jam dengan minimal tiga jam.

Karakteristik Responden

Responden dalam penelitian ini berjumlah 47 orang sopir dari keanggotaannya di BBT yang seluruh anggotanya berjenis kelamin laki-laki. Menurut Berry (2010), budaya suatu daerah akan menentukan jenis pekerjaan yang akan dilakukan oleh perempuan, dalam hal ini adalah sebagai sopir. Anggapan akan pekerjaan sebagai sopir dianggap sangat berbahaya bagi pekerja berjenis kelamin perempuan. Menurut Sohn(2001), adanya tekanan dari masyarakat yang menganggap bila perempuan menjadi seorang sopir angkutan adalah suatu hal yang aneh dan berbahaya bila pekerjaan tersebut dilakukan pada malam hari. Dewi (2012) menyatakan Perasaan perempuan yang merasa asing dengan teman kerja pria, serta kekhawatiran mereka akan kemampuannya dalam menghadapi masalah di jalan menjadi salah satu alasan sulit ditemukannya seorang wanita yang bersedia bekerja sebagai sopir.

Peneliti memutuskan menggunakan sampel jenuh dalam penelitian ini. 47 orang yang tergabung di BBT dipilih sebagai responden yang merupakan pemilik kendaraan dan sekaligus sebagai sopir yang bekerja saat itu. Teknik pengambilan sampel jenuh digunakan karena peneliti menilai jumlah populasi yang ada di BBT cukup kecil dan hambatan yang diperoleh tidak terlalu banyak.

Responden Menurut Tingkat Pendidikan Terakhir yang Ditamatkan

Tingkat pendidikan dari responden diperoleh melalui data yang telah dikumpulkan oleh pihak BBT dan ditanyakan kembali oleh penulis saat wawancara mendalam untuk memastikan kebenarannya. Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat ditentukan dengan cara menanyakan tingkat

pendidikan tertinggi yang ditamatkan seperti pada Tabel 2. Tabel tersebut menggambarkan sebagian besar responden menamatkan pendidikan terakhirnya pada tingkat SMA/SMK sebesar 32 orang. Tingkat pendidikan paling rendah di kalangan sopir BBT adalah tamat SD yang jumlahnya hanya satu orang, sedangkan yang tamat SMP lima orang, dan perguruan tinggi berjumlah sembilan orang. Berdasarkan data yang telah dijabarkan tersebut, dapat dikatakan bahwa sebagian besar sopir di BBT memiliki tingkat pendidikan rata – rata menengah. Menurut Berry (2010) pada faktanya, seorang sopir dengan tingkat pendidikan tinggi sekalipun, pengaruhnya akan sangat kecil terhadap pendapatannya, sehingga dapat dikatakan dengan pendidikan rata – rata SMA/SMK telah cukup menjadi modal bagi sopir BBT untuk bekerja.

Tabel 2 Responden Menurut Tingkat Pendidikan Terakhir yang Ditamatkan

No.	Tingkat Pendidikan	Jumlah (Orang)
1	Tidak Pernah Sekolah	0
2	Tidak Tamat SD	0
3	SD	1
4	SMP	5
5	SMA/SMK	32
6	Perguruan Tinggi	9
Jumlah		47

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Responden Menurut Kepemilikan Angkutan

Tabel 3 Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan

No.	Kepemilikan Kendaraan	Jumlah
1	Milik Sendiri	23
2	Angsuran	24
Jumlah		47

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Kepemilikan angkutan responden dapat diketahui melalui data yang telah diperoleh dari pihak pengelola BBT seperti pada Tabel 3. Bagi sopir yang telah memiliki kendaraan pribadi secara keseluruhan dengan menyelesaikan hutangnya maka tentunya pendapatan dari hasil bekerjanya dapat dimanfaatkan seutuhnya untuk kesejahteraan sopir tersebut, namun hal berbeda akan dirasakan sopir yang masih memiliki beban hutang. Pendapatan sopir akan digunakan sebagian untuk membayar hutang kendaraannya sehingga sopir yang masih memiliki beban hutang, pendapatannya akan berkurang. Walau demikian, sopir BBT yang diwawancara mengaku, pendapatan yang diperoleh saat ini tergolong lebih besar dibandingkan dengan pendapatan mereka saat masih di tempat kerja sebelumnya.

Tabel 4 Responden Menurut Waktu Kepemilikan Kendaraan

No.	Lama Kepemilikan Kendaraan	Jumlah
1	Sebelum Bergabung dengan BBT	12
2	Setelah Bergabung dengan BBT	35
Jumlah		47

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Beberapa sopir mengaku kendaraan tersebut telah mereka miliki sebelum bekerja di BBT, namun tidak sedikit sopir yang membeli kendaraan setelah bergabung di BBT. Tabel 4 menunjukkan bahwa kendaraan yang telah dimiliki sejak lama memiliki pelat kendaraan umum yang kemudian diganti setelah bergabung dengan BBT. Ada 12 responden yang telah memiliki kendaraan sebelum bergabung di BBT, dan 35 responden lainnya baru membeli kendaraan setelah bergabung di BBT. Sopir-sopir yang membeli kendaraan setelah bergabung di BBT menyatakan bahwa pendapatan yang mereka dapatkan sama saja bila bekerja menggunakan sistem bagi hasil dengan pemilik kendaraan,

sehingga mereka memutuskan memberanikan diri untuk berhutang membeli kendaraan.

Jam Kerja dari Sopir BBT

Tabel 5 Jam Kerja dari Sopir BBT per Agustus 2017

No.	Jam Kerja (Jam / Bulan)	Jumlah	
		N	%
1	50 - 54	8	17
2	55 - 59	13	27,7
3	60 - 64	15	31,9
4	65 - 69	6	12,8
5	70 - 74	4	8,5
6	75 - 79	1	2,1
Jumlah		47	100

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Tabel 5 menunjukkan data jam kerja sopir BBT selama bulan Agustus 2017. Sebanyak 15 orang sopir dengan jam kerja antara 60 – 64 jam per bulan merupakan jumlah terbanyak dapat dilihat dalam Tabel 5, sedangkan yang paling sedikit berjumlah satu orang dengan frekuensi jam kerja antara 75 – 79 jam per bulan. Dapat disimpulkan bahwa rata – rata jam kerja sopir di BBT adalah 60 jam. Adanya Sopir yang bekerja diatas 70 jam, dikarenakan adanya permintaan *charter* dari wisatawan di luar rute yang telah disediakan dan waktu yang telah diprogramkan sehingga jam kerjanya menjadi lebih besar ada saat itu. Jam kerja yang dimiliki setiap sopir dipengaruhi oleh frekuensi perjalanan wisata yang dilakukan oleh mereka. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, tersedia berbagai paket perjalanan wisata dengan waktu perjalanan yang beragam.

Umur dari Sopir BBT

Pada tabel 6 dapat dilihat kebanyakan sopir BBT berada pada kisaran umur 30 – 39 tahun. Umur seseorang dapat berpengaruh terhadap kemampuannya

dalam beraktifitas yang dalam hal ini adalah bekerja. Semakin tua umur seseorang maka kemampuannya dalam bekerja akan menurun. Walau demikian, di BBT ada 4 orang sopir yang tetap aktif walaupun berada pada rentang berumur antara 50 – 59 tahun. Selain itu, ada juga sopir yang bekerja di BBT dengan rentang usia 20 – 29, yang dapat dikatakan umur yang cukup muda untuk bekerja. Kebanyakan pekerja pada usia 20 – 29 tahun masih sering berganti-ganti pekerjaan karena alasan mencari pengalaman ataupun kenyamanan dalam bekerja. Responden dengan umur yang tersebut menjadi salah satu keunikan dalam penelitian ini.

Tabel 6 Umur dari Sopir BBT per Agustus 2017

No.	Umur (Tahun)	Jumlah	
		N	%
1	20 - 29	6	12,8
2	30 - 39	22	46,8
3	40 - 49	15	31,9
4	50 - 59	4	8,5
Jumlah		47	100

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Pengalaman dari Sopir BBT

Pengalaman kerja dari sopir BBT dapat dilihat pada tabel 7 yang menunjukkan pengalaman berdasarkan bulan kerja mereka. Berdasarkan tabel tersebut, sebesar 11 orang sopir telah bekerja selama 19 – 24 bulan dan ada satu orang yang baru bekerja selama lima bulan. Pengalaman kerja dari sopir wisata tidak hanya bisa dinilai dari jumlah waktu yang dihabiskan untuk bekerja, tapi juga dari pengalamannya dalam menghadapi wisatawan ataupun berbagai masalah di jalan.

Tabel 7 Pengalaman Kerja dari Sopir BBT

No.	Pengalaman (Bulan)	Jumlah	
		N	%
1	1 - 6	1	2,1
2	7 - 12	9	19,1
3	13 - 18	9	19,1
4	19 - 24	11	23,4
5	25 – 36	7	14,9
6	37 – 48	10	21,3
Jumlah		47	100

Sumber : Data BBT yang Diolah, 2017

Pendapatan Sopir BBT

Tabel 8 Pendapatan Sopir BBT per Agustus 2017

No.	Pendapatan (Per Bulan)	Jumlah	
		N	%
1	5.000.000 - 5.999.999	3	6,4
2	6.000.000 - 6.999.999	28	59,6
3	7.000.000 - 7.999.999	14	29,8
4	8.000.000 - 8.999.999	1	2,1
5	9.000.000 - 9.999.999	1	2,1
Jumlah		47	100

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Rata – rata pendapatan sopir di BBT adalah Rp. 6.931.234. Pendapatan sopir BBT yang dapat dilihat pada tabel 8 dimana sebanyak 28 orang berpendapatan antara Rp.6.000.000 – Rp.6.999.999. Ada dua orang dengan pendapatan Rp.8.000.000 ke atas. Pendapatan tersebut merupakan pendapatan kotor yang diperoleh dari setiap pelayanan wisata yang diberikan. Semakin banyak perjalanan wisata yang dilakukan, maka pendapatan sopir akan semakin besar. Besarnya pendapatan tersebut dipengaruhi oleh adanya wisatawan yang menjadi pelanggan dari beberapa sopir di BBT.

Tabel 9 Rata – Rata Pendapatan Sopir Sebelum Menjadi Anggota BBT

No.	Pendapatan (Per Bulan)	Jumlah	
		N	%
1	1.000.001 – 1.500.000	3	6,38
2	1.500.001 – 2.000.000	7	14,89
3	2.000.001 – 2.500.000	9	19,15
4	2.500.001 – 3.000.000	11	23,40
5	3.000.001 – 3.500.000	7	14,89
6	3.500.001 – 4.000.000	6	12,77
7	4.000.001 – 4.500.000	4	8,51
Jumlah		47	100

Sumber: Data BBT yang diolah, 2017

Seperti telah dikatakan sebelumnya, pendapatan sopir BBT jauh lebih besar dari pendapatan mereka sebelum bergabung dengan BBT. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel 9 yang menunjukkan rata – rata pendapatan mereka saat itu lebih rendah pendapatannya saat ini. Pendapatan rata – rata pendapatan mereka sebelumnya antara 2,5 juta rupiah sampai 3 juta rupiah. Pendapatan yang rendah tersebut, berbanding terbalik dengan jam kerja yang mereka harus lalui. Pada pekerjaan mereka yang sebelumnya, jam kerja mereka rata – rata di atas 40 seminggu sedangkan untuk yang sebelumnya bekerja sebagai *freelancer*, pendapatan dan jam kerja mereka cenderung tidak menentu.

Pengaruh Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman terhadap Pendapatan Secara Simultan (Uji Statistik F)

Uji statistik F pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara simultan terhadap variabel terikat (Ghozali, 2013 :98). Nilai F yang diperoleh adalah sebesar 136,165 dengan nilai signifikansi 0,000. Oleh karena nilai signifikansi 0,000 lebih kecil dari tingkat signifikansi $\alpha = 0,05$, maka model regresi telah memenuhi prasyarat kelayakan fungsi regresi.

Tabel 10 Uji Koefisien Determinasi dan Kelayakan Model

Model Summary ^a										
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					Durbin-Watson
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	.951 ^a	.905	.898	.03045	.905	136.165	3	43	.000	2.612

a. Predictors: (Constant), Ln_x3, Ln_x2, Ln_x1

b. Dependent Variable: Ln_y

Sumber: Hasil olahan SPSS, 2017

Pengaruh Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman terhadap Pendapatan Secara Parsial (Uji Signifikan α)

Pembahasan uji signifikan α dilakukan untuk menjelaskan hipotesis yang bersifat parsial sebagai berikut.

- 1) Variabel jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Tabel tersebut menunjukkan signifikansi α Ln_X1 sebesar 0,000 dibawah 0,050. Berdasarkan hal itu, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima sehingga, variabel jam kerja berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hubungan variabel jam kerja terhadap pendapatan sopir BBT adalah positif berdasarkan nilai *coefficient beta* sebesar 0,820. Berdasarkan pengujian tersebut, dapat disimpulkan setiap kenaikan jam kerja sebesar satu persen, maka pendapatan akan meningkat sebesar 8,2 persen dan begitu juga sebaliknya dengan persamaan berbanding lurus.
- 2) Variabel umur berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Tabel tersebut menunjukkan signifikansi α Ln_X2 sebesar 0,030 dibawah 0,050. Berdasarkan hal itu, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, sehingga variabel umur berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hubungan variabel umur terhadap pendapatan sopir BBT adalah negatif berdasarkan nilai *coefficient beta* sebesar -0,054. Berdasarkan pengujian tersebut, dapat

disimpulkan setiap kenaikan umur sebesar satu persen, maka pendapatan akan menurun sebesar 0,54 persen dan begitu juga sebaliknya dengan persamaan berbanding terbalik.

- 3) Variabel pengalaman berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Tabel tersebut menunjukkan signifikansi α Ln_X3 sebesar 0,248 di atas 0,050. Berdasarkan hal itu, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, sehingga variabel pengalaman tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Hubungan variabel pengalaman terhadap pendapatan sopir BBT adalah positif berdasarkan *coefficient beta* sebesar 0,016. Berdasarkan pengujian tersebut, dapat disimpulkan setiap kenaikan pengalaman kerja sebesar satu persen, maka pendapatan akan meningkat sebesar 0,16 persen dan begitu juga sebaliknya dengan persamaan berbanding lurus.

Hubungan Jam Kerja, Umur, dan Pengalaman terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa jam kerja, umur, dan pengalaman berpengaruh secara simultan dan signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Pengaruh yang signifikan ini menandakan bahwa bila pendapatan sopir BBT mengalami penurunan ataupun peningkatan, pasti ada hubungannya dengan jam kerja, umur, dan pengalaman mereka. Hubungan serempak itu telah sesuai dengan penelitian – penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

Hasil dari penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri dan Dewi (2017) yang menyatakan variabel jam kerja, umur, dan pengalaman yang digunakan dalam penelitian ini dapat berpengaruh terhadap pendapatan

seorang sopir. Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Muliawan dan Sutrisna (2016) juga menguatkan pernyataan adanya pengaruh jam kerja, umur, dan pengalaman secara serempak yang digunakan dalam penelitian ini terhadap pendapatan. Namun, untuk mampu dibahas dengan lebih seksama, maka harus dilakukan secara parsial agar arah hubungannya dapat dijelaskan dengan lebih baik.

Hubungan Jam Kerja terhadap Pendapatan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa jam kerja berpengaruh positif signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang searah antara jam kerja dengan pendapatan sopir BBT, sehingga bertambahnya jam kerja juga akan meningkatkan pendapatan dari sopir tersebut. Hubungan yang positif antara jam kerja dan pendapatan didukung oleh beberapa penelitian sebelumnya. Hubungan positif ini terjadi karena semakin banyak waktu yang dikorbankan sopir untuk bekerja, maka pendapatan yang diperoleh akan semakin besar (Siswanto, 2013). Penelitian lainnya yang dilakukan Sudirman dan Alawiyah (2012) juga mengatakan, jam kerja sopir yang bekerja diluar trayek tertentu akan sangat berpengaruh terhadap pendapatannya.

Seorang sopir di BBT memiliki rata – rata jam bekerja 60,45 jam setiap bulannya. Jam kerja sopir akan terdistribusi secara merata karena BBT menggunakan sistem pemerataan melalui jadwal yang disiapkan. Pendapatan sopir akan melonjak tinggi apabila ia menggantikan sopir lainnya yang mendapat jadwal namun tidak dapat mengisi jadwal tersebut sehingga jam kerjanya akan

bertambah dan begitu juga dengan pendapatannya. Berbeda dengan yang sopir pengganti, sopir yang tidak dapat mengisi jadwal maka akan kehilangan pendapatannya di hari itu karena dianggap tidak bekerja sehingga dengan berkurangnya jam kerja, maka pendapatannya pun akan berkurang. Selain itu pendapatan sopir juga dapat meningkat secara drastis apabila ada wisatawan yang menggunakan jasa *charter*.

Hubungan Umur terhadap Pendapatan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa umur berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Hal ini menunjukkan adanya hubungan yang tidak searah antara umur dan pendapatan sopir, sehingga dengan bertambahnya umur, maka pendapatan sopir akan semakin berkurang. Hasil ini didukung oleh penelitian yang dilakukan Giri dan Dewi (2017), bahwa dengan bertambahnya umur maka semakin banyak pengalaman yang dimiliki sehingga pendapatan akan semakin besar, akan tetapi bila telah melewati umur produktif, maka kondisi fisik akan semakin menurun begitu juga dengan produktivitas yang berpengaruh terhadap penurunan pendapatan.

Pengamatan terhadap sopir di BBT memang membuktikan hasil tersebut, orang yang telah berusia diatas 45 tahun rata – rata memilih bekerja di BBT karena telah menyerah memperoleh pekerjaan lain, sehingga dengan adanya BBT mereka jadi tertolong untuk membantu membiayai hidup mereka. Akan tetapi, pada usia 45 tahun ke atas, sopir di BBT sudah banyak yang menderita sakit punggung karena harus duduk berjam – jam di mobil sehingga bila terkadang

penyakit punggung tersebut kambuh, maka pekerjaan yang menjadi tanggung jawab mereka, akan diberikan kepada sopir lain. Akibat sakit tersebut, pendapatan sopir menjadi berkurang. Dengan demikian, hasil penelitian ini telah mampu menjelaskan secara teoritis dan praktis pada pengaruh umur terhadap pendapatan sopir BBT.

Hubungan Pengalaman terhadap Pendapatan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan dalam penelitian ini, dapat dijelaskan bahwa pengalaman tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Hasil ini didukung oleh penelitian Siswanto (2013) bahwa pengalaman kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan sopir. Pengalaman tidak dapat mempengaruhi pendapatan sopir BBT karena, sistem kerja menggunakan jadwal sehingga setiap wisatawan yang menggunakan jasa akan terbagi merata kepada setiap sopir. Selain itu, Pengalaman kerja berdasarkan lama bekerja, tidak mampu menjelaskan kemampuan lainnya yang dimiliki dari seorang sopir tersebut.

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa jam kerja, umur, dan pengalaman secara simultan dan signifikan berpengaruh terhadap pendapatan sopir BBT. Artinya, bila terjadi perubahan terhadap ketiga variabel tersebut secara bersamaan, maka akan berpengaruh terhadap pendapatan sopir BBT. Jam kerja secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Artinya, bila jam kerja meningkat, maka pendapatan sopir BBT juga akan meningkat begitu pula sebaliknya. Umur secara parsial berpengaruh negatif dan

signifikan terhadap pendapatan sopir BBT. Artinya, bila umur bertambah, maka pendapatan sopir BBT akan berkurang begitu pula sebaliknya. Pengalaman secara parsial tidak berpengaruh signifikan namun ada hubungan positif terhadap pendapatan sopir BBT. Artinya, walaupun pengalaman bertambah maka pendapatan sopir BBT tidak akan bertambah secara signifikan.

Penelitian ini memperoleh hasil bahwa umur berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan sehingga, dengan bertambahnya umur maka akan mengurangi pendapatan sopir BBT. Umur tersebut berhubungan dengan kesehatan sopir yang semakin tua maka kekuatan fisiknya akan semakin menurun. Hal ini seharusnya bisa diminimalisir dengan menyediakan asuransi kesehatan kepada sopir BBT. Asuransi yang tersedia selama ini hanyalah untuk keselamatan sopir dalam berkendara, namun tidak termasuk asuransi kesehatan. Seharusnya penelitian ini dapat dimanfaatkan secara luas di daerah lainnya yang memiliki banyak akomodasi wisata. BBT merupakan salah satu wujud dari ekonomi kerakyatan dengan memanfaatkan masyarakat aslinya dalam mengembangkan pariwisata di daerah mereka. Pengembangan pariwisata di Bali tidak hanya harus tertuju pada bentuk barang yang akan dijual tapi juga salah satu bentuk inovasi penyediaan jasa seperti BBT juga dapat menjadi pilihan.

REFERENSI

- Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Badung. Kabupaten Badung Dalam Angka 2016. Mangupura: BPS Kabupaten Badung
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Bali. 2015. Statistik Wisatawan Mancanegara ke Bali 2014. Denpasar: BPS Provinsi Bali

- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Bali. 2016. Statistik Wisatawan Mancanegara ke Bali 2015. Denpasar: BPS Provinsi Bali
- Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Bali. 2017. Statistik Wisatawan Mancanegara ke Bali 2016. Denpasar: BPS Provinsi Bali
- Berry, K. 2010. *She's no lady: The Experience and Expression of Gender among Halifax Women Taxi Drivers Since World War II*. Urban History Review Vol 27(1): 23-35
- Dewi, MHU., Chafid F., M Baiquni. 2013. Pengembangan Desa Wisata Berbasis Partisipasi Masyarakat Lokal di Desa Wisata Jatiluwih Tabanan, Bali. *Kawistara* Vol 3(2): 129-139
- Dewi, Putu Martini. Partisipasi Tenaga Kerja Perempuan dalam Meningkatkan Pendapatan Keluarga. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, [S.l.], oct. 2012. ISSN 2303-0186. Available at: <<https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/1906>>. Date accessed: 29 jan. 2018.
- Dooley, D. 2003. *Unemployment, Underemployment, and Mental Health: Conceptualizing Employment Status as a Continuum*. American Journal of Community Psychology Vol 32: 9-20
- Fagan, C. 2001. *Time, Money and the Gender Order: Work Orientation and Working-Time Preferences in Britain*. Blackwell Publishers Vol 8(3): 239-266
- Findlay, C., Pangestu, M. 2016. *The Service Sector as a Driver of Change: Indonesia's Experience in the ASEAN Context*. Bulletin of Indonesian Economic Studies Vol 52(1): 27-53
- Gayatri, Gayatri; Latrini, Made Yeni; Widhiyani, Ni Luh Sari. Transparansi dan Akuntabilitas Pengelolaan Keuangan Dana Desa untuk Mendorong Kemandirian Masyarakat Pedesaan. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, [S.l.], aug. 2017. ISSN 2303-0186. Available at: <<https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/30452>>. Date accessed: 29 jan. 2018. doi: <https://doi.org/10.24843/JEKT.2017.v10.i02.p07>.
- Ghozali, I. 2013. *Ekonometrika: Teori, Konsep dan Aplikasi dengan SPSS 17*. Cetakan X. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang

- Giri, PC., Dewi, MHU. 2017. Analisis Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Go-Jek di Kota Denpasar, Bali. *E-Jurnal EP Unud* Vol 6(6): 948-975
- Husmanns, R. 2004. *Measuring the informal economy: From employment in the informal sector to informal employment*. Policy Integration Department. Bureau of Statistics: International Labour Office (ILO)
- Lestariningsih, M., Basuki, Endang Y. 2006. Peranserta Wanita Peternak Sapi Perah dalam Meningkatkan Taraf Hidup Keluarga. *Ekuitas* Vol 12(1): 121-141
- Medah, GJ., Wenagama W. 2017. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penyerapan Tenaga Kerja Sektor Basis di Provinsi Bali. *E-Jurnal EP Unud* Vol 6(3): 445-471
- Muliawan, H., Sutrisna, IK. 2016. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. *E-Jurnal EP Unud* Vol 5(12): 1567-1585
- Purnama Sari, Nindya. Transformasi Pekerja Informal ke Arah Formal: Analisis Deskriptif dan Regresi Logistik. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, [S.l.], july 2016. ISSN 2303-0186. Available at: <<https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/22744>>. Date accessed: 29 jan. 2018.
- Ribaric, R. 2015. *Drivers of Innovation in Sustainable Tourism Development – The Concept and Case of Istria Destination*. Tourism in South East Europe Vol (3): 325-339
- Rizal, YI. 2015. Studi Mengenai Gambaran Kepuasan Kerja Pengemudi Travel Cipaganti Rute Bandung-Jakarta. Disertasi. Universitas Padjadjaran
- Sasmitha, NPR., Ayuningsasi, AAK. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengrajin pada Industri Kerajinan Bambu di Desa Belega Kabupaten Gianyar. *E-Jurnal EP Unud* Vol 6(1): 64-68
- Setiawan, J. 2017. Pemetaan Konsumen Berdasarkan Faktor Penyebab Menggunakan atau Tidak Menggunakan Jasa Transportasi *Online UberX* dan *Grab Taxi* di Kota Bandung. Skripsi. Fakultas Ekonomi, Universitas Katolik Parahyangan

- Siswanto, D. 2013. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember. Skripsi. Jurusan Ilmu Ekonomi dan Studi pembangunan, Universitas Jember
- Sohn, Kitae. 2015. *Gender Discrimination in Earnings in Indonesia: A Fuller Picture*. Bulletin of Indonesian Economic Studies Vol 51(1): 95-121
- Solihin, Achmad; Sukartini, Ni Made. Hubungan Upah dan Penawaran Tenaga Kerja Supir Taxi di Surabaya. *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, [S.l.], may 2014. ISSN 2303-0186. Available at: <<https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/8778>>. Date accessed: 29 jan. 2018.
- Sudirman., Alawiyah, W. 2012. Pengaruh Jumlah Penumpang dan Jam Kerja terhadap Pendapatan tukang Ojek di Kecamatan Jambi Timur. *Jurnal ilmiah Universitas Batanghari* Vol 12(3): 61-64
- Sunariani, Ni Nyoman et al. Kontribusi Pelaksanaan Ritual Hindu Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan Masyarakat Di Kabupaten Badung Provinsi Bali (Studi Kasus Mlaspas Dan Ngenteg Linggih Di Pura Pasek Preteka Desa Abiansemal). *Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan*, [S.l.], nov. 2015. ISSN 2303-0186. Available at: <<https://ojs.unud.ac.id/index.php/jekt/article/view/16440>>. Date accessed: 29 jan. 2018.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Bisnis*. Bandung: Alfabeta
- Suradnya, I Made. 2006. Analisis Faktor – Faktor Daya Tarik Wisata Bali dan Implikasinya Terhadap Perencanaan Pariwisata Daerah Bali. *SOCA* Vol 6(3): 1-13
- Vial, Virginie. 2011. *Micro-Enterpreneurship in a Hostile Environment: Evidence from Indonesia*. Bulletin of Indonesian Economic Studies Vol 47(2): 233-262
- Widyaningsih, NN., Latifa, M. 2008. Pengaruh Keadaan Sosial Ekonomi, Gaya Hidup, Status Gizi, dan Tingkat Stres Terhadap Tekanan Darah. *Jurnal Gizi dan Pangan* Vol 3(1): 1-6