

## PERBEDAAN PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN UMUM SEBELUM DAN SESUDAH ADANYA JEMBATAN SURAMADU DI PELABUHAN KAMAL TRAYEK D3 (KAMAL-BANGKALAN)

**Octaviana Arisinta**  
STKIP PGRI Bangkalan  
E-mail : [octavianaarisint4@yahoo.co.id](mailto:octavianaarisint4@yahoo.co.id)

(Diterima: 26 April 2017, direvisi: 23 Mei 2017, dipublikasikan: 30 Agustus 2017 )

---

### ABSTRACT

*This study was done to determine whether there is a difference income public transport drivers before and after the Suramadu bridge in Port Kamal Route D3 (Bangkalan-Kamal). Formulation of the problem is the center of attention in a penelitian. Untuk that, according to the background of the above problems, the problem of this research seeks to answer the question about there differences in income public transport drivers before and after the longest bridge in the Port Kamal. Hipotesis in this study there is difference that public transport drivers before and after the longest bridge in the Port Route D3 Kamal (Kamal-Bangkalan). The method used in this research is quantitative methods and techniques used in data collection open questionnaire (interview). From a population of 100 and 23 samples taken the data obtained and analyzed by using comparative (comparison). From the results of data analysis can be seen that the results of hypothesis testing is done by using t-test known that  $t \text{ count} > t \text{ table}$  is  $12.47 > 2,073$  so  $H_a$  received at a significance level ( $\alpha$ ) of 5%. So it can be concluded that the Suramadu greatly affect the income of drivers of public transport in the port Kamal, apparent differences in income public transport drivers were previously able to make ends meet day-to-day.*

**Keywords:** *Income driver, Suramadu Bridge, Port Kamal*

---

### PENDAHULUAN

Pembangunan identik dengan negara yang sedang berkembang seperti halnya di negara Indonesia, banyak sekali pembangunan-pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka mewujudkan suatu negara yang maju, baik berupa pembangunan fisik maupun non fisik. Dalam mewujudkan negara yang sedang berkembang menuju ke negara maju tentu tidak semudah membalikkan telapak tangan, banyak usaha-usaha yang harus dilakukan pemerintah dalam mewujudkannya, diantaranya melaksanakan pembangunan yang mengarah pada peningkatan kesejahteraan masyarakat misalnya dengan adanya pembangunan yang lebih mengarah pada pertumbuhan ekonomi, pengurangan tingkat kemiskinan, pengangguran, peningkatan kualitas pendidikan, kesehatan, dan lain-lain.

Tujuan utama dari pembangunan yaitu untuk kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dikatakan berhasil apabila peningkatan kesejahteraan masyarakat dapat tercapai. Di Indonesia keberhasilan pembangunan yang mengarah pada kesejahteraan masyarakat masih dipertanyakan, masalah kemiskinan, pengangguran, pendidikan, kesehatan, belum bisa teratasi dengan baik. Masih

banyak daerah-daerah di Indonesia yang masih berada di bawah rata-rata tingkat kesejahteraan masyarakatnya terutama di daerah terpencil dan tertinggal salah satunya di Bangkalan Madura.

Sejak pengoperasian akses Jembatan Suramadu pada tahun 2009 tersebut, masyarakat Madura, khususnya masyarakat di Kecamatan Kamal berharap dengan dibangunnya Jembatan Suramadu membawa dampak yang positif terutama pada tingkat perekonomian masyarakat. Dampak yang akan dirasakan dari Pembangunan Jembatan Suramadu yaitu Pada Tingkat Ekonomi Masyarakat khususnya di Kecamatan Kamal. Keberadaan wilayah Kabupaten Bangkalan yang terpisah dengan Selat Madura menjadikan sarana penghubung berupa Jembatan Suramadu yang membentang dari Madura ke Surabaya dan Pelabuhan penyeberangan Ujung-Kamal dengan Ujung-Perak Surabaya sebagai faktor penting dalam menyalurkan manusia, barang, maupun jasa dari dan menuju Pulau Jawa.

Dengan adanya pembangunan Jembatan Suramadu yang beroperasi pada tahun 2009 sangat membantu proses pembangunan di Kabupaten Bangkalan, karena sebelum dibangunnya Jembatan Suramadu hanya bertumpu pada peran Pelabuhan penyeberangan Ujung-Kamal ke Ujung Perak melalui Transportasi air yaitu Kapal Verry sebagai sarana penghubung Pulau Madura. (suramadu.com akses 20 februari 2011) Sebagai daerah yang menyokong sebuah kota besar keberadaan sebuah sarana penghubung antara wilayah Surabaya dan Kabupaten Bangkalan.

Selayaknya dimiliki dalam kualitas yang baik agar tidak menghambat jalannya energi, mengingat akibat transfer energi tersebut menjadikan sebuah wilayah yang berkaitan menjadi berkembang yang selanjutnya maju dan makmur. Kecenderungan kendaraan untuk melewati Jembatan Suramadu lebih tinggi dan bervariasi dari sisi tujuan perjalanan bila dibandingkan dengan Pelabuhan Kamal memberikan dampak perbedaan perkembangan wilayah bagi kecamatan yang mendapatkan supplay dari kedua fasilitas transportasi tersebut.

Jembatan Suramadu merupakan jembatan yang melintang di selat Madura menghubungkan pulau Madura dengan kota Surabaya dan wilayah-wilayah lain di sekitarnya. Dengan menggunakan akses Jembatan Suramadu selain menghemat biaya juga waktu tempuh yang relatif lebih singkat sehingga dapat mengefisiensikan waktu dan biaya. Pada Tahun 2009 beroperasinya Jembatan Suramadu sampai pada tahun 2013 pengguna aksesibilitas Suramadu semakin meningkat seperti akses dari Madura – Surabaya tahun 2011 pada kendaraan roda 2 berjumlah 4.842.140 unit, di tahun 2013 meningkat menjadi 5.326.317 unit. Meningkatnya pengguna Suramadu menyebabkan penyeberangan kapal Feri di pelabuhan Kamal - Madura mengalami penurunan jumlah penumpang, seperti tahun 2011 penumpang kapal Feri berjumlah 1.796.316 jiwa, tahun 2013 terjadi penurunan menjadi 1.204.838 jiwa (Bangkalan dalam angka, 2013). Penurunan jumlah penumpang kapal Feri menyebabkan pelabuhan Kamal Madura menjadi sepi dari aktivitas pedagang kaki lima sehingga dari kondisi ini jumlah PKL dan para supir angkutan umum mengalami penyusutan nampak pada tabel berikut:

Tabel 1. Data Pengguna Jembatan Suramadu tahun 2009 - 2013

TAHUN	Dari Madura		Menuju Madura	
	Roda 2	Roda 4	Roda 2	Roda 4
2009	2.109.600	1.122.148	----	----
2010	4.167.922	1.853.043	----	----
2011	4.842.140	2.101.532	4.992.666	2.113.437
2012	4.842.140	2.101.532	4.992.666	2.113.437
2013	5.326.317	2.206.610	5.491.933	2.219.109

Sumber: Kabupaten Bangkalan Dalam Angka, 2014

Secara umum supir angkutan umum rata-rata *ngetem* di areal Pelabuhan Kamal, dengan menurunnya penumpang kapal yang menuju ke Madura atau dari Madura maka, secara langsung akan berdampak pada sepiunya penumpang angkutan umum yang ada di areal Pelabuhan Kamal, maka dari itulah penulis meneliti “Adakah Perbedaan Pendapatan Sopir Angkutan Umum Sebelum Dan Sesudah Adanya Jembatan Suramadu Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal-Bangkalan)?”

## TELAAH LITERATUR YANG DIPAKAI DAN HIPOTESIS

### Jembatan Suramadu

Jembatan Suramadu adalah Jembatan yang melintang di Selat Madura, yang mana Jembatan Suramadu ini menghubungkan antara Pulau Jawa (di Surabaya) dan Pulau Madura (di Bangkalan), Indonesia. Jembatan Suramadu yang merupakan Jembatan terpanjang di ASEAN untuk saat ini memiliki panjang 5.438 meter dengan lebar kurang lebih 30 meter. Jembatan Suramadu ini menyediakan empat lajur dua arah selebar 3,5 meter dengan dua lajur darurat selebar 2,75 meter. Jembatan ini juga menyediakan lajur khusus bagi pengendara sepeda motor disetiap sisi luar Jembatan. Jembatan Suramadu terdiri dari tiga bagian yaitu jalan layang (*causeway*), Jembatan penghubung (*approach bridge*), dan Jembatan utama (*main bridge*). Perkiraan biaya yang dihabiskan untuk pembangunan Jembatan ini adalah sekitar 4,5 triliun rupiah.

Jembatan Suramadu pada awal Pembangunan diresmikan oleh Presiden Megawati Soekarno Putri pada tanggal 20 Agustus 2003 dan diresmikan pembukaannya oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 10 Juni 2009. Pembuatan Jembatan Suramadu ini dilakukan dari tiga sisi, baik sisi Bangkalan maupun sisi Surabaya. Pembangunan Jembatan Suramadu ini diharapkan dapat membuat Wilayah Madura menjadi lebih *accessible* sehingga mampu meningkatkan perekonomian masyarakatnya. Seperti halnya pembangunan infrastruktur lainnya, pembangunan Jembatan Suramadu pasti menimbulkan dampak sosial, dan ekonomi bagi masyarakat sekitarnya (KPUBPP, 2011).

### Angkutan Umum

Angkutan merupakan kegiatan untuk memindahkan barang (muatan) atau orang (penumpang) dari suatu titik ke titik lain yang dapat digunakan bersama-

sama atau pribadi. Tujuannya untuk membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang). Angkutan Umum merupakan angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), angkutan air, kereta api, dan angkutan udara (Warpani, 2006). Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa angkutan merupakan pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor atau angkutan umum 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 dari 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.

Jika dilihat dari 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 jumlah penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani, 2006).

1. 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.

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.

### **Pelabuhan Kamal**

Pelabuhan Kamal adalah pelabuhan angkutan penyeberangan di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan ini menghubungkan Pulau Madura dan

Pulau Jawa, yakni di Pelabuhan Ujung, Kota Surabaya. Pelabuhan ini dikelola dan diurus oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).

Sebelum peresmian Jembatan Suramadu pada tahun 2009, Pelabuhan Kamal merupakan satu-satunya jalur pintu gerbang utama keluar masuk ke Pulau Madura. Pelayaran dari Pelabuhan Kamal ke Pelabuhan Ujung Surabaya ditempuh sekitar 30 menit menggunakan kapal ferry melintasi Selat Madura. Sejak diresmikannya Jembatan Suramadu, pengguna Pelabuhan ini mengalami penurunan beralih menggunakan jalur Jembatan Suramadu, hingga menyebabkan PT ASDP Ujung-Kamal di ambang kehancuran.

Pelabuhan ini mempunyai beberapa kapal yang terkenal kecil. Bahkan lebih kecil dibandingkan dengan kapal ferry yang berada di tempat lain seperti Merak - Bahahueni ataupun Ketapang - Gilimanuk. Kapal yang beroperasi disini pun namanya cukup unik. Contohnya KMP Jokotole, KMP Trunojoyo, KMP Potre Koneng, bahkan KMP selat madura 1 dan 2. Kebanyakan nama dari kapal tersebut berasal dari nama tokoh terkemuka di pulau Madura. Semenjak beroperasinya Jembatan Suramadu, dari beberapa kapal besar, kini hanya tinggal belasan kapal yang berukuran kecil yang masih beroperasi. Meski sudah sepi dan mengalami penurunan pendapatan, pihak ASDP tetap mengoperasikan pelabuhan ini meski harus menurunkan tarif kendaraan dan tarif penumpang.

### **Pendapatan**

Terdapat banyak pengertian pendapatan menurut para ahli, pengertian pendapatan menurut Kieso, Weygandt, dan Warfield (2011) "*Gross inflow of economic benefits during the period arising in the ordinary activities of an entity when those inflows result in increases in equity, other than increases relating to contributions from equity participants*". Yang artinya adalah pendapatan adalah arus masuk bruto dari manfaat ekonomi yang timbul dari aktivitas normal entitas selama suatu periode, jika arus masuk tersebut mengakibatkan kenaikan ekuitas yang tidak berasal dari kontribusi penanam modal.

Pendapatan dapat dikelompokkan menjadi dua, yaitu pendapatan operasional dan pendapatan non operasional. Menurut Theodurus M. Tuanakotta (2000) dalam buku "Teori Akuntansi" menyatakan bahwa : "Pendapatan (Revenue) dapat didefinisikan secara umum sebagai hasil dari suatu perusahaan. Pendapatan adalah darah kehidupan dari suatu perusahaan. Mengingat pentingnya sangat sulit mendefinisikan pendapatan sebagai unsur akuntansi pada dirinya sendiri. Pada dasarnya pendapatan adalah laba yang diperoleh oleh perusahaan

Pendapatan operasional berbeda-beda untuk setiap perusahaan. Pendapatan operasional dapat diperoleh dari dua sumber:

1. Penjualan kotor yaitu semua hasil penjualan barang atau jasa sebelum dikurangi dengan potongan yang menjadi hak pembeli.
2. Penjualan bersih yaitu hasil penjualan yang sudah dikurangi dengan biaya potongan yang menjadi hak pembeli.

Sedangkan pendapatan non operasional adalah pendapatan yang diperoleh perusahaan dalam periode tertentu, tetapi bukan diperoleh dari kegiatan utama atau operasional perusahaan (diluar usaha pokok). Pendapatan non operasional diperoleh dari kegiatan sampingan yang bersifat insidental. Jenis pendapatan non operasional dapat dibedakan menjadi dua jenis, yakni:

1. Pendapatan yang diperoleh dari penggunaan aktiva atau sumber ekonomi perusahaan oleh pihak lain. Contohnya pendapatan bunga, sewa, dan royalti.
2. Pendapatan yang diperoleh dari penjualan aktiva di luar barang dagangan atau hasil produksi. Contohnya penjualan surat-surat berharga dan penjualan aktiva tak berwujud.

### **Penelitian Terdahulu**

Dalam penulisan penelitian ini tentu penulis membutuhkan referensi yang pernah meneliti tentang Jembatan Suramadu ataupun penelitian yang sejenis. Maka dari itu penulis mengambil referensi pada penelitian yang berjudul dampak pembangunan Jembatan Suramadu terhadap perekonomian Pulau Madura (studi kasus Kabupaten Bangkalan) di tulis oleh Mohammad Efendi Mahasiswa Universitas Diponegoro Fakultas Ekonomi dan Bisnis Tahun 2013.

## **METODE PENELITIAN**

### **Definisi Konsep Dan Definisi Operasional Variabel**

#### **Definisi Konsep**

Definisi konsep yaitu menggambarkan secara abstrak atau gambaran secara teoritik tentang suatu fenomena atau variable dalam penelitian.

- a. Variabel pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya Jembatan Suramadu (X1)

Pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya Jembatan Suramadu dalam penelitian ini yaitu sejumlah uang yang diperoleh dari hasil pekerjaan dan biasanya pendapatan seseorang dihitung baik setiap tahun, setiap bulan dan setiap hari, namun dalam hal ini pendapatan pada saat sebelum adanya jembatan suramadu.

- b. Variabel pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya Jembatan Suramadu (X2)

Pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya Jembatan Suramadu dalam penelitian ini yaitu sejumlah uang yang diperoleh dari hasil pekerjaan dan biasanya pendapatan seseorang dihitung baik setiap tahun, setiap bulan dan setiap hari, namun dalam hal ini pendapatan pada saat sesudah adanya Jembatan Suramadu.

#### **Definisi Operasional**

Definisi Operasional adalah konsep atau teori yang diamati dan diukur serta penentuan batas dan penjelasan secara operasional terhadap beberapa variabel yang diminati dalam penelitian ini. Definisi ini di maksudkan agar tidak terjadi kesalah pahaman dalam menafsiran terhadap variabel yang dibahas. Serta memudahkan dalam penentuan data yang di pergunakan.

- a. Variabel pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya suramadu (X1)  
Variable (X1) ini adalah yaitu pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya jembatan suramadu yang ada di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Bangkalan-Kamal), yang di ukur dalam satuan rupiah per hari.
- b. Variabel pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya suramadu (X1)  
Variable (X1) ini adalah yaitu pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya jembatan suramadu yang ada di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Bangkalan-Kamal), yang di ukur dalam satuan rupiah per hari.

### **Deskripsi populasi (Lokasi penelitian)**

Penelitian ini dilakukan terhadap angkutan penumpang umum yang beroperasi di lokasi Pelabuhan Kamal. Lebih tepatnya ada tujuh rute operasi angkutan umum yang menjadi objek dalam penelitian ini dimana salah satu titik pemberhentiannya adalah Pelabuhan Kamal, yaitu pertama melalui Pelabuhan Kamal dan peneliti memfokuskan pada angkutan umum dengan kode trayek (D3) yaitu rute Kamal – Bangkalan. Populasi yang menjadi acuan adalah semua sopir angkutan umum yang ada di Di Pelabuhan Kamal Trayek D3 (Kamal-Bangkalan) yang berjumlah 23.

### **Metode Penentuan Sampel**

Metode pengambilan sampel adalah salah satu cara pengambilan sampel yang representatif dari populasi (Riduwan, 2014). Teknik penentuan sampel dalam penelitian ini menggunakan total sampling. Total sampling adalah teknik penentuan sampel dimana jumlah sampel sama dengan populasi (Sugiyono, 2014). Alasan mengambil total sampling karena menurut Sugiyono (2014) jumlah populasi yang kurang dari 100 seluruh populasi dijadikan sampel penelitian semuanya. Jadi sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini berjumlah 23.

### **Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data penelitian ini peneliti melihat dari mana sumber data diperoleh dan bagaimana cara pengambilan data tersebut.

#### 1. Sumber Data Primer

Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung memberikan data kepada pengumpul data. (Sugiyono, 2014). Cara pengambilan data menggunakan metode observasi dan wawancara.

#### 2. Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang tidak langsung diperoleh dari sumbernya (Sugiyono, 2014). Dokumentasi adalah metode utama apabila peneliti melakukan pendekatan analisis. Jika peneliti memang cermat dan mencari bukti-bukti dari landasan hukum dan peraturan atau ketentuan, maka penggunaan metode dokumentasi menjadi tidak terhindarkan.

### **Metode Analisis Data**

Dalam penelitian ini pengujian hipotesis dilakukan dengan uji komperatif atau uji beda dengan menggunakan t hitung. Rumus komperatif dari uji beda t hitung adalah sebagai berikut :

Rumus Uji beda (t) (Sugiyono : 2012)

$$t_{hitung} = \frac{\bar{d}}{\frac{SD}{\sqrt{n}}}$$

n = Jumlah Sampel

SD = Simpangan Baku

$\bar{d}$  = rata-rata dari selisih

Rumus untuk mencari

$$d = X1 - X2$$

$$\bar{d} = \frac{\sum d}{n}$$
$$SD = \sqrt{\frac{\sum (d - \bar{d})^2}{n-1}}$$

### Teknik Pengujian Hipotesis

Langkah-langkahnya untuk melakukan tehnik pengujian hipotesis diantaranya:

1. Merumuskan hipotesis penelitian menjadi hipotesis statistik.  
Ho : tidak ada perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (kamal-bangkalan)  
Ha : ada perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan)
2. Menetapkan tingkat signifikan pada  $\alpha = 5\%$
3. Menentukan nilai  $t_{hitung}$  dengan rumus t sampel berpasangan

$$t_{hitung} = \frac{\bar{d}}{\frac{SD}{\sqrt{n}}}$$

4. Membandingkan hasil  $t_{hitung}$  dengan  $t_{tabel}$  dengan kriteria sebagai berikut:  
Jika  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka  $H_a$  diterima dan  $H_o$  di tolak artinya ada perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan).  
Jika  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka  $H_o$  diterima dan  $H_a$  di tolak artinya tidak ada perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan).

### ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

#### Analisis Data

Adapun kegunaan dari analisis data adalah untuk membuktikan diterima atau ditolaknya hipotesis yang diajukan, maka peneliti menyajikan tentang langkah-langkah pengelolaan data yang masih mentah dan akan disesuaikan dengan rumusan masalah yang ditetapkan. Dimana tehnik analisa data yang digunakan yaitu uji t dengan perhitungan nilai  $t_{hitung}$  dibandingkan dengan  $t_{tabel}$ . Dari analisis ini akan diketahui ada atau tidaknya perbedaan terhadap pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya pembangunan Jembatan Suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan).

Untuk menguji hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini yang menyatakan perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan), maka digunakan teknik pengujian uji t dengan perhitungan nilai  $t_{hitung}$  terlihat pada tabel dibawah ini:

Tabel 2. Kerja Perhitungan Koefisien Perbedaan

No	Pendapatan		d=X1-X2	$d - \bar{d}$	$(d - \bar{d})^2$
	Sebelum (X1)	Sesudah (X2)			
1	250.000	80.000	170.000	51.739,13	2.676.937.573,16
2	250.000	100.000	150.000	31.739,13	1.007.372.373,16
3	300.000	100.000	200.000	81.739,13	6.681.285.373,16
4	250.000	70.000	180.000	61.739,13	3.811.720.173,16
5	200.000	50.000	150.000	31.739,13	1.007.372.373,16
6	150.000	70.000	80.000	-38.260,87	1.463.894.173,16
7	200.000	60.000	140.000	21.739,13	472.589.773,16
8	150.000	70.000	80.000	-38.260,87	1.463.894.173,16
9	100.000	50.000	50.000	-68.260,87	4.659.546.373,16
10	100.000	70.000	30.000	-88.260,87	7.789.981.173,16
11	150.000	60.000	90.000	-28.260,87	798.676.773,16
12	200.000	80.000	120.000	1.739,13	3.024.573,16
13	150.000	75.000	75.000	-43.260,87	1.871.502.873,16
14	150.000	60.000	90.000	-28.260,87	798.676.773,16
15	200.000	70.000	130.000	11.739,13	137.807.173,16
16	250.000	85.000	165.000	46.739,13	2.184.546.273,16
17	200.000	70.000	130.000	11.739,13	137.807.173,16
18	150.000	80.000	70.000	-48.260,87	2.329.111.573,16
19	250.000	100.000	150.000	31.739,13	1.007.372.373,16
20	150.000	70.000	80.000	-38.260,87	1.463.894.173,16
21	200.000	70.000	130.000	11.739,13	137.807.173,16
22	250.000	80.000	170.000	51.739,13	2.676.937.573,16
23	150.000	60.000	90.000	-28.260,87	798.676.773,16
$\Sigma$	<b>4.400.000</b>	<b>1.680.000</b>	<b>2.720.000</b> <b>0</b>	<b>2.601.739,1</b> <b>3</b>	<b>45.380.434.782,6</b> <b>1</b>

Sumber : (data diolah, 2016)

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa :

1. Jumlah Sampel ( $N$ )= 23
2. Mean  $D$

$$\text{Mean}(\bar{d}) = \frac{\Sigma d}{n}$$

$$\text{Mean}(\bar{d}) = \frac{2.720.000}{23} = 1.18.260,87$$

3. Simpangan Baku (Standar Deviasi)

$$Sd = \sqrt{\frac{\Sigma (d - \bar{d})^2}{n-1}}$$

$$Sd = \sqrt{\frac{45.380.434.782,61}{23-1}}$$

$$Sd = \sqrt{2.062.747.035,57}$$

$$Sd = 45.417,47$$

4.  $t_{hitung}$

$$t_{hitung} = \frac{\bar{d}}{SD}$$

$$t_{hitung} = \frac{1.18.260,87}{45.414,47}$$

$$t_{hitung} = \frac{1.18.260,87}{4,79}$$

$$t_{hitung} = \frac{1.18.260,87}{9.481,10}$$

$$t_{hitung} = 12,47$$

## Pengujian Hipotesis

### Uji t

Hasil  $t_{hitung}$  yang diperoleh dari perhitungan menggunakan rumus komperatif yaitu sebagai berikut:

Langkah-langkah pengujian dengan rumus komperatif

Untuk mengetahui signifikan atau tidaknya perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan).

Menentukan Rumus taraf signifikan

$$\begin{aligned} db \text{ (derajat kebebasan)} &= n - 1 \\ &= 23 - 1 \\ &= 22 \end{aligned}$$

Tabel 3. Tabel Taraf Sinifikan

Db	Nilai $t_{hitung}$	Taraf Signifikan
		0,05
22	12,47	2,073

Sumber: sugiyono

Berdasarkan tabel diatas, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

Hasil  $t_{hitung}$  sebesar 12,47 sehingga lebih besar dari pada  $t_{tabel}$  pada taraf signifikan 0,05 yaitu 2,073 ( $12,47 > 2,073$ ), maka  $H_a$  diterima, sehingga peneliti menyatakan bahwa ada perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu di pelabuhan Kamal trayek D3 (Kamal-Bangkalan).

## Pembahasan

### Gambaran Umum Obyek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di sekitar pelabuhan kamal dengan mengambil sampel supir angkot dengan rute Kamal-Bangkalan selain para supir angkot yang *ngetem* di areal pelabuhan kamal peneliti juga melakukan penelitian terhadap pedagang kaki lima yang setiap harinya membuka lapak di dalam areal pelabuhan

kamal. Pelabuhan Kamal adalah pelabuhan penyeberangan yang berada di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan ini menghubungkan antara Pulau Madura dan Pulau Jawa, yakni di Pelabuhan Ujung, Kota Surabaya. Pelabuhan ini dikelola oleh PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).

Pelabuhan ini mempunyai beberapa kapal yang ukurannya relatif kecil. Bahkan lebih kecil dibandingkan dengan Kapal Ferry yang berada di tempat lain seperti Merak- Bakahueni ataupun Ketapang-Gilimanuk. Kapal yang beroperasi disini pun namanya cukup unik. Contohnya KMP Trunojoyo, KMP Jokotole, KMP Potre Koneng, bahkan KMP selat madura 1 dan 2. Kebanyakan nama dari kapal tersebut berasal dari nama tokoh terkemuka di Pulau Madura. Semenjak beroperasinya Jembatan Suramadu, dari beberapa kapal besar, kini hanya tinggal belasan kapal yang berukuran kecil. Meski sudah sepi, pihak ASDP tetap akan mengoperasikan pelabuhan ini meski harus menurunkan tarif kendaraan dan penumpang.

### Deskripsi Hasil Penelitian

Dalam tahap ini penulis akan menyajikan data dan informasi yang diperoleh selama pelaksanaan penelitian berlangsung. Penyajian data ini adalah merupakan hasil dari wawancara yang dilakukan kepada supir angkutan umum di pelabuhan kamal trayek D3. Penyajian data hasil dari penelitian dalam bentuk tabel yang berdasarkan pada pembagian variabel. Dimana terdapat dua variabel (X). Variabel yang pertama yaitu pendapatan supir angkutan umum sebelum adanya jembatan suamadu sebagai variabel (X1) dan Variabel yang kedua yaitu pendapatan supir angkutan umum sesudah adanya Jembatan Suamadu sebagai variabel (X2). Semua data hasil penelitian yang diperoleh oleh penulis merupakan data khusus, oleh karena itu perlu adanya suatu analisa dan pengelolaan dengan tujuan untuk membuktikan hipotesis dari hasil penelitian. Selain itu peneliti telah memperoleh beberapa data melalui metode-metode antara lain metode observasi, dokumentasi dan wawancara.

Berikut ini peneliti deskripsikan hasil wawancara yang dilakukan kepada para supir angkutan umum di pelabuhan kamal.

Tabel 4. Persentase Supir Angkutan Berdasarkan Lama Bekerja

No	Modal Perhari	Frekuensi	Persentase
1	Kurang dari 7 tahun	3	13.04 %
2	Antara 7 – 11 tahun	8	34.78 %
3	Antara 11 – 14 tahun	5	21.73 %
4	Lebih dari 14 tahun	7	30.43 %
Total		23	100 %

Sumber : (data yang telah diolah, 2016)

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lama menggeluti atau bekerja menjadi sopir angkutan umum di pelabuhan kamal, yang kurang dari 7 tahun sebanyak 3 orang dengan persentase 13,04 %, antara 7 – 11 sebanyak 8 orang dengan persentase 34.78 %, diatas 11 – 14 sebanyak 5 orang dengan persentase 21,73 %, dan 7 orang dengan persentase 30,43 % yang diatas 14 tahun.

Tabel 5. Destribusi Pendapatan Supir Sebelum Dan Sesudah Adanya jembatan Suramadu

No	Nama	Alamat	Umur	Lama bekerja	Pendapatan	
					Sebelum	Sesudah
1	Modelli	Kamal	60 th	7 th	250.000	80.000
2	Moh. Hasan	Socah	57 th	15 th	250.000	100.000
3	H.Mansur	Socah	62 th	13 th	300.000	100.000
4	Budiyanto	Kamal	50 th	9 th	250.000	70.000
5	H.Misdi	Kamal	45 th	13 th	200.000	50.000
6	Moh.Sayady	Socah	42 th	10 th	150.000	70.000
7	Moh.Rokib	Bangkalan	44 th	15 th	200.000	60.000
8	Moh.Hadrick	Burneh	38 th	13 th	150.000	70.000
9	Abd. Aziz	Socah	36 th	7 th	100.000	50.000
10	Moh. Huzairi	Bangkalan	48 th	9 th	100.000	70.000
11	Rusdiyanto	Kamal	48 th	14 th	150.000	60.000
12	Suhartono	Socah	50 th	8 th	200.000	80.000
13	Moh.Fauzi	Bangkalan	42 th	8 th	150.000	75.000
14	Ach. Rifa'i	Socah	36 th	15 th	150.000	60.000
15	Rahem	Kamal	64 th	7 th	200.000	70.000
16	H.Mesdi	Kamal	65 th	15 th	250.000	85.000
17	H.Mukaffi	Bangkalan	65 th	16 th	200.000	70.000
18	Rusdi	Kamal	38 th	11 th	150.000	80.000
19	H.Mursalim	Kamal	45 th	15 th	250.000	100.000
20	Ismail	Socah	40 th	11 th	150.000	70.000
21	Moh. Sukri	Bangkalan	35 th	15 th	200.000	70.000
22	Marholi	Socah	42 th	16 th	250.000	80.000
23	Moh.Imron	Kamal	40 th	12 th	150.000	60.000
Jumlah					4.400.000	1.680.000
Rata-rata					191304,35	73043.48
Maksimum					300,000	100,000
Minimum					100,000	50,000

Sumber : (data diolah, 2016)

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pendapatan maksimum pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya jembatan suramadu adalah sebesar 300.000, pendapatan minimum pendapatan sopir angkutan umum sebelum adanya jembatan suramadu adalah sebesar 100.000 , pendapatan maksimum pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya jembatan suramadu adalah sebesar 100.000, dan pendapatan minimum pendapatan sopir angkutan umum sesudah adanya jembatan suramadu adalah sebesar 50.000. Dari hasil penelitian ini juga menunjukkan bahwa rata-rata pendapatan setiap hari sebelum adanya Pembangunan Jembatan Suramadu sebesar 1.91.304,35 dan rata-rata pendapatan setiap hari sesudah adanya jembatan suramadu sebesar 73.043.48.

## **KESIMPULAN, IMPLIKASI, SARAN DAN KETERBATASAN**

### **Kesimpulan**

Dari data-data yang telah diperoleh dari penelitian ini, pada bab akhir dalam penulisan penelitian ini adalah kesimpulan dari rumusan masalah yang diajukan. Setelah melakukan serangkaian tahapan dalam penelitian ini, selanjutnya akan dikemukakan kesimpulan dari hasil-hasil penelitian yang telah dilakukan, di mana dalam penelitian ini berawal dari rumusan masalah “adakah perbedaan pendapatan sopir angkutan umum sebelum dan sesudah adanya jembatan Suramadu di Pelabuhan Kamal?”, maka selanjutnya akan dikemukakan kesimpulan dari hasil penelitian adalah sebagai berikut:

Berdasarkan hasil penghitungan analisis yang dilakukan dengan menggunakan uji-t diketahui bahwa  $t_{hitung} > t_{tabel}$  yaitu  $12,47 > 2,073$  maka  $H_a$  diterima pada tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) 5 % dengan  $db=22$ . Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa adanya jembatan suramadu sangat mempengaruhi pendapatan sopir angkutan umum di pelabuhan kamal, tampak jelas perbedaan pendapatan sopir angkutan umum yang sebelumnya dapat mencukupi kebutuhan mereka sehari-sehari, namun dengan adanya suramadu sebagian dari mereka ada yang bekerja sampingan untuk mencukupi kebutuhan mereka.

### **Saran**

Setelah mengetahui kesimpulan dan hasil penelitian yang dilakukan ini, selanjutnya akan dikemukakan saran yang sekiranya dapat membantu sopir angkutan umum dalam mengatasi masalah penurunan pendapatan yaitu sebagai berikut :

1. Adanya pengaruh yang signifikan adanya jembatan suramadu terhadap pendapatan sopir angkutan umum di Pelabuhan Kamal Trayek D3(Kamal-Bangkalan). Oleh karena itu, perlu diperhatikan oleh Pemerintah Kabupaten bangkalan dan pihak-pihak yang terlibat didalamnya untuk dapat lebih meningkatkan peraturan terkait kedua fasilitas public tersebut yang lebih baik serta dapat menciptakan atau membuka perekonomian yang lebih kreatif yang memiliki daya tarik untuk didatangi oleh pengguna jasa kapan maupun suramadu.
2. Dari sisi pendapatan sopir angkutan umum disarankan kepada Pemerintah Daerah Kabupaten bangkalan agar dapat menambah alokasi dana untuk pengembangan UMKM dan melakukan kerjasama dengan pihak swasta dalam peningkatan pendapatan, karena dengan pengembangan tersebut akan meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan sopir angkutan umum.
3. Membuat peraturan bagi kendaraan khusus pelayanan truck dan sejenisnya supaya melewati pelabuhan Kamal agar tetap berimbang antara suramadu dan pelabuhan dan dampaknya kepada sopir angkutan umum yang mengurangi nasibnya di tempat tersebut.

## REFERENSI

- George soros, *Open society reforming global capitalism*, (Jakarta: YOI 2007).
- Jogiyanto, *Metodologi Penelitian Bisnis*, (Yogyakarta:BPFE Yogyakarta, 2007).
- Jurnal. Ach. Fawaid Albarahinil Haqqi, *Dampak Beroperasinya Jembatan Suramadu Terhadap Eksistensi Pedagang Kaki Lima (PKL) di Pelabuhan Kamal Madura (Study Kasus di Pelabuhan Kamal Madura)*.  
<http://radarmaduranews.com/> (Jum`at, 10 Juli 2009 16:34:34).
- Mohammad Effendi, *dampak pembangunan jembatan suramadu terhadap perekonomian pulau madura (Studi Kasus Kabupaten Bangkalan)*skripsi 2013.
- Sutrisno Hadi, *Metodologi Research, Jilid I*, (Yogyakarta : UGM, 1983 ).
- Maksum Habibi dan Ahmad Widodo: 2008.
- Metode Penelitian, Prof. Dr. Sugiyono: 2011.
- Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.