

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Bus Transmetro Jabar Pada Koridor 5 (Dipatiukur – Jatinangor)

Irpan Numang¹, Naura Latifa²

¹⁾ D4 Logistik Bisnis, Universitas Logistik dan Bisnis Internasional
Email: irpan@ulbi.ac.id

²⁾ D4 Logistik Bisnis, Universitas Logistik dan Bisnis Internasional
Email: nauralatifa09@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan Bus TransMetro Jabar pada Koridor 5 (Dipatiukur-Jatinangor) seperti jumlah armada, tarif, dan biaya operasional. Penelitian ini didorong oleh pentingnya pengelolaan sumber daya transportasi yang efektif untuk meningkatkan kinerja keuangan perusahaan. Data yang digunakan merupakan data sekunder yang diperoleh dari laporan operasional internal Perum Damri selama periode Januari hingga Juni 2025. Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode regresi linear berganda dengan bantuan perangkat lunak SPSS versi 26. Hasil analisis menunjukkan bahwa jumlah armada dan tarif memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Sebaliknya variabel biaya Operasional terbukti berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan. Secara simultan, ketiga variabel independen tersebut berpengaruh signifikan terhadap pendapatan dengan nilai koefisien determinasi (R^2) sebesar 57,7%, yang berarti 57,7% variasi pendapatan dapat dijelaskan oleh jumlah armada, tarif, dan biaya operasional, sementara sisanya 42,3% dipengaruhi oleh faktor lain di luar model.

Kata Kunci: *Bus Damri, Jumlah armada, Tarif, Biaya operasional, Pendapatan, Regresi linear berganda*

1. PENDAHULUAN

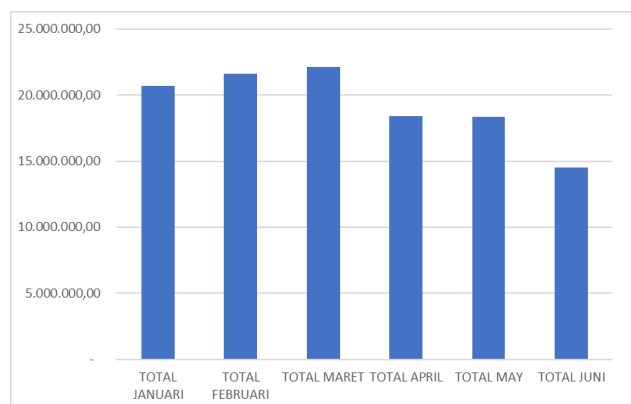
Transportasi umum dapat digunakan oleh masyarakat sebagai alternatif untuk menghindari kemacetan. Salah satu transportasi umum yang sering digunakan oleh masyarakat adalah bus Metro Jabar Trans. Jumlah armada dan kapasitas sangat mempengaruhi kelancaran dalam mobilitas. Bus – bus ini umumnya merupakan kendaraan dengan perawatan rendah, sehingga tidak nyaman dan banyak orang cenderung memilih kendaraan pribadi sebagai alat transportasi (Satria, dkk., 2022). Sebagai angkutan milik BUMN, Damri mempunyai keterbatasan melebihi angkutan swasta yaitu jumlah armada (Saleh, 2010). Hal tersebut menjadi salah satu penyebab meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap kebutuhan bus Metro Jabar Trans. Hal ini dibuktikan dari perubahan informasi pergantian Angkutan antar Kota dan Dalam Provinsi (AKDP) menurut Dinas Perhubungan Pemerintahan Provinsi Jawa Barat Nomor 2044/HUB.02.04.02/Angkutan mengenai

pergantian/peremajaan bus yang semula big bus 25 unit tahun 2015 dengan kapasitas 60 orang menjadi medium bus 23 unit tahun 2020 dengan kapasitas 40 orang.

Pada umumnya tarif menentukan besarnya penerimaan perusahaan angkutan, tetapi di pihak lain tarif merupakan biaya bagi pemakai jasa. Masing-masing mempunyai kepentingan, tetapi yang perlu ditemukan adalah titik temu kedua kepentingan (Rusdi.H.M. & Rukianti, 2017). Masyarakat harus membayar tarif perjalanan ketika menggunakan jasa transportasi umum. Besar kecilnya tarif transportasi akan mempengaruhi tingkat kualitas layanan pada transportasi umum (Ojekule dalam Risdiyanto, dkk., 2021). Tarif yang diberlakukan oleh Perum Damri relatif murah sehingga semua masyarakat Kota Bandung dapat menggunakan jasa layanan Metro Jabar Tans dengan rute Dipatiukur – Jatinangor untuk mendukung kelancaran mobilitas dalam pekerjaan, pendidikan, dan lainnya. Berikut adalah tarif yang dikenakan untuk penggunaan jasa Metro Jabar Trans

dengan rute Dipatiukur – Jatinangor. Jenis penumpang dibagi menjadi 2, yaitu masyarakat umum dan pelajar/mahasiswa, lansia, disabilitas. Pada penumpang masyarakat umum dikenakan tarif sebesar Rp. 4.900. Sedangkan untuk penumpang pelajar/mahasiswa, lansia, disabilitas dikenakan tarif sebesar Rp. 2.000.

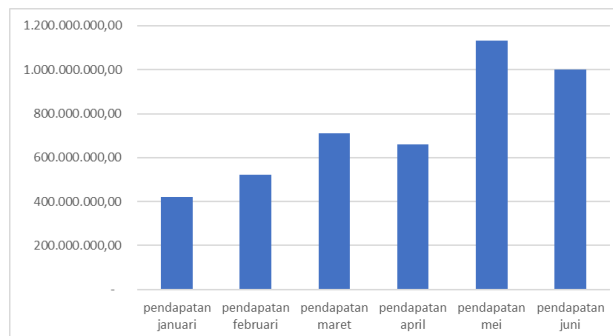
Menurut (Yesika lubis, 2018), bertambah efektif operasional suatu perusahaan maka akan semakin tinggi juga pendapatan yang dihasilkan. Laba/penghasilan suatu perusahaan didapatkan oleh karena adanya aktivitas dari perusahaan. Ketika ingin meningkatkan penghasilan usaha, maka harus memperhatikan beban operasional perusahaan terpenuhi dengan baik, guna keberlangsungan kegiatan perusahaan sehari-hari yang tentunya untuk memperoleh laba usaha (Hutasoit, dkk., 2022). Biaya operasional yang ada di Perum Damri dalam melakukan perawatan rutin dan fasilitas kendaraan adalah biaya bahan bakar, biaya tol, dan biaya cuci bus. Berikut adalah rincian biaya operasional pada Perum Damri.



Gambar 1 Biaya Operasional

Sumber: Diolah oleh penulis (2025)

Berdasarkan gambar 1 diatas dapat dilihat bahwa, total biaya operasional pada bulan Januari adalah Rp. 20.674.220,21. Pada bulan Februari dan Maret biaya operasional meningkat dari Rp. 21.589.333,38 menjadi Rp. 22.137.804,34. Pada bulan April biaya operasional mengalami penurunan menjadi Rp. 18.399.307,01. Pada bulan Mei biaya operasional masi berada di angka Rp. 18.378.052,82. Dan pada bulan Juni biaya operasional mengalami penurunan yang signifikan menjadi Rp. 14.517.113,68.



Gambar 2 Pendapatan

Sumber: Diolah oleh penulis (2025)

Berdasarkan data grafik pendapatan diatas, dapat dilihat bahwa pada bulan Januari sampai bulan Maret terlihat adanya peningkatan, tetapi pada bulan April mengalami penurunan. Kemudian pada bulan Mei tepat sebelum pergantian bus (25 unit) pendapatan mengalami peningkatan yang cukup signifikan, namun setelah pergantian bus (23 unit) pada bulan Juni pendapatan terlihat mengalami penurunan.

2. METODE PENELITIAN

2.1 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yang bertujuan menguji hipotesis melalui analisis statistik (Sugiyono, 2017). Metode analisis yang dipilih adalah regresi linear berganda. Regresi Linear Berganda adalah model regresi linear dengan melibatkan lebih dari satu variabel bebas atau *predictor* (Sudariana & Yoedani (2022)).

Dalam analisis regresi linear berganda melibatkan variabel independen dan dependen. Variabel Independen adalah variabel yang mempengaruhi variabel lain dan menjadi penyebab perubahan pada variabel dependen. Variabel independen yang digunakan adalah Jumlah Armada (X_1), Tarif (X_2), dan Biaya Operasional (X_3).

Sebaliknya, variabel dependen adalah variabel yang keberadaannya dipengaruhi oleh adanya variabel independen. Variabel dependen sering juga disebut juga variabel terikat. Variabel terikat merupakan variabel yang timbul disebabkan adanya variabel bebas. Variabel dependent yang digunakan adalah pendapatan yang menurun khususnya di koridor 5 Metro Jabar Trans yang dikelola oleh Perum Damri.

2.2 Populasi dan Sampel

Populasi menggambarkan sejumlah data yang jumlahnya sangat banyak dan luas dalam sebuah penelitian (Darmawan, 2016). Sampel pada penelitian ini merupakan bagian dari jumlah populasi.

Populasi dalam penelitian ini adalah data pendapatan, jumlah armada dan biaya operasional Perum Damri SBU BTS Bandung. Sedangkan sampel dalam penelitian ini adalah data pendapatan, jumlah armada dan biaya operasional Perum Damri Koridor 5 periode Januari sampai Juli 2025.

2.3 Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan menggunakan studi lapangan, yaitu observasi dan wawancara. Observasi dilakukan di Perum Damri SBU BTS Bandung dengan mengamati langsung dan ikut serta mengambil bagian dari sumber data. Wawancara dalam penelitian ini adalah melakukan tanya jawab dengan beberapa pihak Perum Damri mengenai data yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu data pendapatan Perum Damri periode Januari – Juli 2025. Kemudian peneliti juga melakukan studi literatur.

Studi literatur diperoleh dari data perusahaan, serta mengadakan studi penelaahan terhadap buku, jurnal, artikel, serta literatur yang berhubungan dengan penelitian yang sedang dilakukan.

2.4 Rancangan Analisis

Rancangan analisis data menggunakan regresi linear berganda. Dalam analisis regresi linear setelah menentukan variabel dependen dan independen serta mengumpulkan data. Analisis akan melalui serangkaian pengujian variabel diantaranya:

1. Uji Asumsi Klasik

Dalam penelitian uji asumsi klasik meliputi uji normalitas, uji multikolinear, uji heteroskedastisitas, uji autokorelasi.

2. Uji Hipotesis

Dalam penelitian ini uji hipotesis meliputi Uji F (uji hipotesis simultan), uji t (uji hipotesis parsial), dan analisis regresi linear berganda.

3. Koefisien Determinasi

Uji *R Square* dilakukan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menjelaskan variabel terikat. Yaitu seberapa besar hubungan variabel independen yaitu jumlah armada (X1), tarif kendaraan umum (X2), biaya operasional (X3) mampu

menjelaskan variabel dependen nya yaitu pendapatan Perum Damri (Y).

2.5 Rancangan Hipotesis

Adapun hipotesis yang diuji adalah:

1. H1: Jumlah Armada (X1) berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
H0: Jumlah Armada (X1) tidak berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
2. H1: Tarif (X2) berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
H0: Tarif (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
3. H1: Biaya Operasional (X3) berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
H0: Biaya Operasional (X3) tidak berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
4. H1: Jumlah Armada (X1), Tarif (X2), dan Biaya Operasional (X3) secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).
H0: Jumlah Armada (X1), Tarif (X2), dan Biaya Operasional (X3) secara bersama-sama tidak berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan (Y).

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik dilakukan menggunakan data yang sudah di standarisasi, meliputi, yaitu uji normalitas residual, multikolinear, heteroskedastisitas, dan autokorelasi.

Tabel 1 Hasil Uji Normalitas

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Statistic	df	Sig.	Statistic	df	Sig.
Unstandardized Residual	.062	181	.087	.992	181	.420

a. Lilliefors Significance Correction

Sumber: Output SPSS, 2025

Berdasarkan gambar diatas uji normalitas residual dilakukan menggunakan uji Kolmogorov-Smirnov dan Shapiro-Wilk pada data yang telah distandarisasi. Hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai signifikansi *Kolmogorov-Smirnov* sebesar 0,087 dan *Shapiro-Wilk* sebesar 0,420. Kedua nilai signifikansi

tersebut lebih besar dari $\alpha = 0,05$, sehingga dapat disimpulkan bahwa residual dalam model regresi berdistribusi normal.

Tabel 2 Hasil Uji Multikolinearitas

Model	Coefficients ^a						Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients						
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	Tolerance	VIF
						Lower Bound	Upper Bound	
1 (Constant)	.009	.028		.328	.743	-.046	.064	
ZJumlahArmada	.135	.028	.135	4.782	<.001	.079	.191	.980
ZTarifPenumpangRata-Rata	.189	.028	.190	6.801	<.001	.134	.244	.999
ZBiayaOperasional	-.450	.031	-.451	-14.423	<.001	-.512	-.388	.795
LAGS (ZKeuntunganBersih,1)	.598	.031	.598	19.060	<.001	.536	.660	.791

a. Dependent Variable: ZKeuntunganBersih

Sumber: Output SPSS, 2025

Pengujian dilakukan dengan melihat nilai *Tolerance* dan VIF (*Variance Inflation Factor*). Seluruh variabel independen memiliki nilai *Tolerance* antara 0,791 hingga 0,999 ($> 0,10$) dan nilai VIF antara 1,001 hingga 1,264 (< 10). Dengan demikian, model regresi dinyatakan bebas dari masalah multikolinearitas.

Tabel 3 Hasil Uji Heteroskedastisitas

Model	Coefficients ^a				
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients			
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.
1 (Constant)	-8.342E-17	.049		.000	1.000
ZJumlahArmada	.000	.049	.000	.000	1.000
ZTarifPenumpangRata-Rata	.000	.049	.000	.000	1.000
ZBiayaOperasional	.000	.049	.000	.000	1.000

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber: Output SPSS, 2025

Uji heteroskedastisitas dilakukan menggunakan metode Glejser, didapatkan hasil bahwa seluruh variabel independen memiliki nilai signifikansi sebesar 1,000 ($> 0,05$). Hal ini menunjukkan bahwa model regresi bebas dari masalah heteroskedastisitas, sehingga asumsi homoskedastisitas terpenuhi.

Tabel 4 Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.929 ^a	.864	.861	.3744325401	1.847

a. Predictors: (Constant), LAGS(ZKeuntunganBersih,1), ZTarifPenumpangRata-Rata, ZJumlahArmada, ZBiayaOperasional

b. Dependent Variable: ZKeuntunganBersih

Sumber: Output SPSS, 2025

Berdasarkan hasil pengolahan data, nilai Durbin-Watson sebesar 1,847. Dengan asumsi nilai batas atas (d_u) dari tabel Durbin-Watson untuk jumlah sampel

dan variabel seperti pada penelitian ini berada di sekitar 1,75, maka $DW = 1,847$ berada di antara d_u dan $4-d_u$. Oleh karena itu, model regresi bebas dari masalah autokorelasi. Secara umum, semua indikator variabel menunjukkan konsistensi internal yang tinggi, yang berarti semua konstruk penelitian reliabel dan layak digunakan untuk analisis selanjutnya dalam model penelitian ini.

3.2 Uji Hipotesis

Tabel 5 Hasil Uji Simultan (Uji F)

ANOVA ^a					
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F
1	Regression	155.692	4	38.923	277.625
	Residual	24.535	175	.140	
	Total	180.227	179		

a. Dependent Variable: ZKeuntunganBersih

b. Predictors: (Constant), LAGS(ZKeuntunganBersih,1), ZTarifPenumpangRata-Rata, ZJumlahArmada, ZBiayaOperasional

Sumber: Output SPSS, 2025

Hasil analisis Anova (Uji F) menunjukkan nilai F hitung sebesar 277,625 dengan nilai signifikansi $< 0,001$ ($< 0,05$). Hal ini membuktikan bahwa jumlah armada, tarif, dan biaya operasional secara simultan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan bersih. Dengan demikian, H_0 ditolak dan H_1 diterima.

Tabel 6 Hasil Uji Parsial (Uji t)

Model	Coefficients ^a						Collinearity Statistics	
	Unstandardized Coefficients	Standardized Coefficients						
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	Tolerance	VIF
						Lower Bound	Upper Bound	
1 (Constant)	.009	.028		.328	.743	-.046	.064	
ZJumlahArmada	.135	.028	.135	4.782	<.001	.079	.191	.980
ZTarifPenumpangRata-Rata	.189	.028	.190	6.801	<.001	.134	.244	.999
ZBiayaOperasional	-.450	.031	-.451	-14.423	<.001	-.512	-.388	.795
LAGS (ZKeuntunganBersih,1)	.598	.031	.598	19.060	<.001	.536	.660	.791

a. Dependent Variable: ZKeuntunganBersih

Sumber: Output SPSS, 2025

Jumlah Armada (X_1), nilai t hitung adalah 4,782 dengan Sig. $< 0,001$ (lebih kecil dari 0,05). Hasil ini menunjukkan bahwa Jumlah Armada berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan yang artinya semakin banyak armada, pendapatan cenderung meningkat.

Tarif Penumpang (X_2), nilai t hitung = 6,801 dengan Sig. $< 0,001$. Hal ini membuktikan bahwa tarif penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Kenaikan tarif rata-rata akan meningkatkan pendapatan.

Biaya Operasional (X_3), nilai t hitung adalah -14,423 dengan Sig. $< 0,001$. Hasil ini menunjukkan bahwa

biaya operasional berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan. Kenaikan biaya operasional akan menurunkan pendapatan.

3.3 Regresi Linear Berganda

Persamaan regresi linear berganda menunjukkan hubungan antara variabel bebas dan terikat:

1. Nilai konstanta 0,009, yang mengindikasikan bahwa jika seluruh variabel independent (X1, X2, X3) bernilai nol, maka pendapatan diperkirakan sebesar 0,009.
2. Nilai koefisien variabel Jumlah Armada (X1) adalah 0,135. Hal ini mengindikasikan bahwa kenaikan satu standar deviasi jumlah armada akan meningkatkan pendapatan sebesar 0,135 standar deviasi, dengan asumsi variabel lain tetap.
3. Nilai koefisien variabel Tarif (X2) adalah 0,189. Menunjukkan bahwa peningkatan tarif sebesar 1 standar deviasi akan meningkatkan pendapatan bersih sebesar 0,189 standar deviasi.
4. Nilai koefisien variabel Biaya Operasional (X3) adalah -0,450. Dapat diartikan bahwa peningkatan biaya operasional sebesar 1 standar deviasi akan menurunkan pendapatan bersih sebesar 0,450 standar deviasi, variabel lain tetap.

Tabel 2 Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.759 ^a	.577	.569	.6579866693

a. Predictors: (Constant), ZBiayaOperasional, ZTarifPenumpangRata-Rata, ZJumlahArmada

Sumber: Output SPSS (2025)

Berdasarkan hasil uji koefisien determinasi diatas, nilai R^2 sebesar 57,7. Angka ini menunjukkan bahwa variabel independen dalam model ini mampu menjelaskan 57,7% variasi pada variabel dependen, sedangkan sisanya sebesar 42,3% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan ke dalam model. Nilai R^2 ini termasuk dalam kategori kuat untuk penelitian di bidang sosial-ekonomi.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data dan pembahasan dilakukan, disimpulkan bahwa:

- 1) Jumlah Armada berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan Perum Damri Koridor 5. Peningkatan armada dapat memperluas kapasitas layanan, yang kemudian mendorong peningkatan pendapatan.
- 2) Tarif penumpang terbukti berpengaruh positif dan signifikan. Kenaikan tarif, jika disertai dengan kualitas pelayanan yang baik dan permintaan yang stabil, akan meningkatkan pendapatan perusahaan.
- 3) Biaya Operasional memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan. Semakin tinggi biaya operasional yang dikeluarkan, semakin rendah pendapatan bersih yang diperoleh.
- 4) Secara simultan, jumlah armada, tarif, dan biaya operasional berpengaruh signifikan terhadap pendapatan. Ketiga variabel ini mampu menjelaskan 57,7% variasi pendapatan, sedangkan 42,3% sisanya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti tingkat okupansi penumpang, kualitas pelayanan, dan faktor eksternal.

5. REFERENSI

- Abdul Kadir. (2006). TRANSPORTASI: PERAN DAN DAMPAKNYA DALAM PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL. *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, 1, 121–131.
- Aditiya, N. Y., Evani, E. S., & Maghfiroh, S. (2023). Konsep Uji Asumsi Klasik Pada Regresi Linier Berganda. *Jurnal Riset Akuntansi Soedirman*, 2(2), 102–110. <https://doi.org/10.32424/1.jras.2023.2.2.10792>
- Agustin, T., Hakim, L., Wiranata, D. Y., Kurnia, A. Y., Herno Della, R., Handayani, D., Satmoko, N. D., Jamilah, W., Agustien, M., Syafarina, P., Sari, N. M., & Pirdiansyah, H. (2023). *Manajemen Transportasi* (I. P. Kusuma (ed.); Perumahan). Yayasan Cendikia Mulia Mandiri.
- Hutasoit, N. P., Nurfaizah, B. C., & Gunardi, G. (2022). Pengaruh Biaya Operasional terhadap

- Pendapatan pada Perum Damri Cabang Bandung. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*, 6(1), 92.
<https://doi.org/10.33087/ekonomis.v6i1.495>
- Kurniasari, R. (2017). Analisis Biaya Operasional Dan Pendapatan Operasional (BOPO) Terhadap Return On Assets (ROA). *XV*(1), 71–78.
- Numang, I. (2025). Analysis of Factors Affecting Driving Safety at PT. Cakraindo Mitra International. *BANDAR: JOURNAL OF CIVIL ENGINEERING*, 7(2), 117-124.
- Muawal, R. (2018). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Angkutan Umum Di Kota Makassar (Studi Kasus Pete-Pete). *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952.
- Muthahharah, I., & Inayanti Fatwa. (2022). Analisis Regresi Linear Berganda Untuk Media Pembelajaran Daring Terhadap Prestasi Belajar Mahasiswa di STKIP Pembangunan. *Jurnal MSA (Matematika Dan Statistika Serta Aplikasinya)*, 10(1), 53–60.
- Permadi, D., Syam, R. S., Guslan, D., & Numang, I. (2021). Analisis Kualitas Pelayanan Antar dan Harga Produk Pengiriman Terhadap Kepuasan Pelanggan Di Kantor Pos Jakarta Timur. *Pro Mark*, 11(2).
- Prayogo, A., & Arianti, F. (2020). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online (Studi Kasus Driver Go-Jek Di Kota Semarang). *Diponegoro Journal of Economics*, 9(3), 99.
- Rahmi, U. (2024). Analisis Perbandingan Biaya Operasional Kendaraan Antara Sewa dengan Milik Sendiri di Kantor Pos Padang Pada Trayek Padang-Pekanbaru. *Pro Mark*, 14(2), 1-8.