

Determinan Penghasilan Becak Motor sebagai Transportasi Konvensional Perkotaan

Veralianis Ramadhani¹, Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus²

¹Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Hasanuddin, Indonesia,
veralianisrd123@gmail.com

²Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Hasanuddin, Indonesia
orfil@fe.unhas.ac.id

*Email Korespondensi : veralianisrd123@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pendapatan transportasi konvensional yaitu penarik becak motor di Kota Makassar. Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh penarik becak motor yang berada di Kota Makassar dengan jumlah sampel 91 becak motor. Penelitian ini menggunakan data primer dengan melakukan observasi, interview, dan pemberian kuisioner kepada 91 penarik becak motor yang beroperasi di Kota Makassar. Metode analisis data dilakukan dengan metode kuadrat terkecil biasa (Ordinary Least Square atau OLS) melalui program *eviews 8.0*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa variabel jumlah penumpang berpengaruh positif terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar, variabel jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar, sedangkan variabel status kepemilikan kendaraan berpengaruh positif terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar. Hasil lain menunjukkan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif namun tidak berpengaruh terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar.

Kata Kunci : Jumlah Penumpang, Jam Kerja, Pengalaman kerja, Status Kepemilikan Kendaraan dan Pendapatan

ABSTRACT

*This study aims to analyze conventional transportation income, namely motorized trishaw pullers in Makassar City. The population in this study were all motorized tricycles in Makassar City with a total sample of 91 motorized tricycles. This study uses primary data by conducting observations, interviews, and giving questionnaires to 91 motorized trishaw drivers operating in Makassar City. The method of data analysis was carried out using the ordinary least squares method (Ordinary Least Square or OLS) through the *eviews 8.0* program. The results of this study indicate that the variable number of passengers has a positive effect on the income of motorized rickshaw pullers in Makassar City, the working hours variable has a positive effect on the income of motorized rickshaw pullers in Makassar City, while the variable of vehicle ownership status has a positive effect on the income of motorized rickshaw pullers in Makassar City. Other results show that work experience has a positive effect but does not affect the income of motorized trishaw drivers in Makassar City.*

Keyword : Number of Pasengers, Working Hours, Work Experience, Status of Vechile Ownership and Income.

PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran penting dalam pembangunan perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi diperkotaan. Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain, maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan atau dengan kata lain memproduksi jasa bagi masyarakat yang sangat membutuhkan untuk pemindahan barang atau pengiriman barang-barangnya (Tjakanegara, 1996)¹. Penelitian lebih lanjut juga menunjukkan bahwa sistem transportasi yang efisien dapat membantu mengurangi ketimpangan ekonomi regional dengan memastikan akses yang lebih baik terhadap pusat-pusat ekonomi (Padu, 2017)².

Ketersediaan jasa transportasi berkolerasi positif dengan kegiatan ekonomi dan pembangunan dalam masyarakat. Jasa transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi jasa transportasi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal dalam bidang ketenagakerjaan. Peningkatan pendapatan perkapita dan pertumbuhan pembangunan adalah merupakan sasaran pembangunan, dengan demikian fungsi transportasi terhadap perkembangan ekonomi dan kesejahteraan serta pertumbuhan pembangunan sangat positif dan menentukan (Adisasmita, 2010)³. Dalam hal ini, pengeluaran pemerintah untuk pengembangan infrastruktur transportasi terbukti memberikan kontribusi besar terhadap pengurangan ketimpangan regional (Alfons dkk., 2024)⁴.

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam mobilitas seseorang setiap harinya, baik sebagai sarana transportasi jarak dekat maupun jarak jauh. Kemajuan alat transportasi merupakan akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan barang tersebut. Untuk itu, berbagai macam sarana transportasi itu antara lain mobil, sepeda motor, pesawat terbang, kereta api, kapal laut, perahu, dan tentu saja becak (Yolanda Nurwannisa, 2019)⁵. Selain itu, moda transportasi tradisional seperti becak motor tetap relevan sebagai bagian dari budaya lokal dan karakteristik masyarakat setempat (Razak, 2016)⁶.

Pentingnya peranan transportasi dalam jalannya suatu perekonomian di Indonesia maka harus ditata dan diatur dalam sistem suatu transportasi nasional agar mampu mewujudkan

ketersediaan jasa transportasi yang sesuai dengan tingkat kebutuhan masyarakat serta pelayanan angkutan yang tertib, lancar, nyaman, cepat dan berbiaya murah menunjang pemerataan pembangunan, pelaksanaan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh wilayah Indonesia. Sistem transportasi dari waktu ke waktu berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia. Perubahan yang terjadi dalam sistem kegiatan sosial ekonomi manusia juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi. Pada kasus tertentu, seperti di daerah pedesaan, transportasi lokal menjadi komponen penting dalam distribusi barang hasil pertanian yang mendukung pertumbuhan sektor ini (Razak dkk, 2023)⁷.

Seiring dengan berkembangnya zaman, transportasi merupakan sarana yang sangat dibutuhkan pada saat ini. Ketergantungan masyarakat terhadap transportasi sangat tinggi, dengan alasan untuk mempersingkat waktu perjalanan. Dengan semakin berkembangnya smartphone yang memiliki fitur teknologi aplikasi untuk menghubungkan pengguna smartphone ke internet. Mendorong perkembangan teknologi aplikasi hingga akhirnya saat ini dimanfaatkan sebagai media bisnis. Teknologi yang digunakan untuk memesan barang dan jasa menggunakan sistem dan jaringan elektronik untuk menghubungkan konsumen. Akses ke pasar yang secara mudah dan cepat menjadi nilai jual dari teknologi. Sejak akhir tahun 2017 menurut kepala Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Makassar mengungkapkan jumlah becak motor yang beroperasi di Sulselbar telah mencapai sekitar 24.000 unit dan data tersebut telah sesuai dengan informasi dari Dirlantas. Walaupun menimbulkan pro dan kontra di masyarakat namun eksistensi becak motor ini masih terasa dan nyata di masyarakat. Pada sisi lain, kredit usaha rakyat dan investasi juga telah menunjukkan dampak positif dalam mendukung usaha kecil seperti transportasi tradisional (Yuliany dkk., 2022)⁸.

Di Kota Makassar sendiri memiliki pilihan moda transportasi yang bervariasi, mulai dari moda transportasi umum Pete-Pete, Busway Maminasata, Taksi, Becak Motor (bentor), dan transportasi yang telah berbasis *Online*. Banyaknya jenis angkutan umum membuat masyarakat semakin selektif untuk memilih transportasi umum dengan melihat harga dan juga kualitas yang ditawarkan dari masing-masing moda transportasi. Hal ini menimbulkan persaingan antara transportasi umum konvensional dan transportasi berbasis *online*, secara tidak langsung ini mempengaruhi pendapatan transportasi konvensional. Namun, di tengah semakin modernnya alat transportasi, kita masih bisa menjumpai di beberapa daerah di Indonesia pada umumnya dan Makassar khususnya sarana transportasi tradisional yang masih bertahan sampai

saat ini, salah satunya adalah becak. Fenomena ini menunjukkan bagaimana dinamika sektor transportasi informal masih memberikan peluang kerja bagi masyarakat rentan secara ekonomi (Nursini, 2020)⁹.

Becak termasuk salah satu alat transportasi darat yang masih tradisional, walaupun becak hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat yang bersifat lebih fleksibel untuk perjalanan jarak pendek dan local yang dapat mengangkut 1-2 orang. Mendorong munculnya suatu moda baru dibidang transportasi angkutan umum di berbagai Kota di Indonesia salah satunya di Kota Makassar yang biasa dengan istilah becak bermotor (bentor). Pengelolaan logistik yang efisien, seperti melalui penerapan Six Sigma, juga dapat mendukung keberlanjutan transportasi lokal ini (Sirajuddin dkk., 2016)¹⁰.

Bentor merupakan alat transportasi yang mampu kemampuan menjangkau seluruh wilayah kota/pedesaan, waktu tempuh dan operasi, serta biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Namun keberadaan bentor di Kota Makassar, yang saat ini mulai menyebabkan terjadinya tumpang tindih trayek antara berbagai jenis mora angkutan umum. Dalam situasi ini, desentralisasi fiskal memberikan peluang untuk meningkatkan efisiensi pengelolaan transportasi lokal (Nursini dan Tawakkal, 2019)¹¹.

Salah satu alasan becak menjadi pilihan bagi sebagian masyarakat Kota Makassar kala itu adalah karena selain kendaraan tersebut bisa melewati jalan-jalan yang tidak dapat dilalui angkutan umum dan belum banyaknya pilihan transportasi umum, becak juga menggunakan sistem '*tawar-menawar*', tidak seperti kendaraan umum lainnya yang tarifnya sudah ditentukan. Jadi, tarif antara becak satu dengan yang lainnya kadang kala berbeda, walau jarak yang ditempuh sama, semuanya tergantung kesepakatan antara pengguna dengan tukang becak.

Namun seiring berjalannya waktu moda transportasi saat ini sudah sangat bervariasi, salah satunya transportasi yang berbasis *online*. Meningkatnya penggunaan transportasi *online* dikalangan warga kota khususnya Makassar menyebabkan lapangan pekerjaan sebagai pengemudi transportasi *online* terbuka lebar, dengan demikian semakin ramainya pengemudi transportasi *online* maka ini mengakibatkan berkurangnya penggunaan becak motor. Sehingga dapat juga mempengaruhi pendapatan para penarik becak motor. Hadirnya transportasi *online* di tengah-tengah becak motor tidak serta merta menggeser keberadaannya, faktanya becak motor masih bisa kita temui di sudut-sudut kota, kampus, pasar ataupun di beberapa jalan di kota Makassar seperti pettarani, perintis, jalan raya pendidikan, manuruki dan lain-lain.

Di Kota Makassar, kehidupan penarik becak motor masih menyimpan berbagai masalah, seperti masalah ekonomi yang tampak jelas dengan masih banyaknya yang hidup dibawah garis kemiskinan, dimana dengan penghasilan tidak seberapa mereka harus mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. Misalnya, untuk makan sehari-hari, membiayai uang sekolah anak-anak mereka, membayar uang sewa umah serta kebutuhan yang lain-lain dan tidak terduga. Hal ini mencerminkan pentingnya stabilisasi sektor informal melalui pendekatan inklusi keuangan (Iswanto dkk., 2020)¹².

Keberadaan becak motor makin hari semakin tergilas dengan perkembangan teknologi. Minimnya tingkat pelayanan yang diberikan oleh penarik becak motor kepada masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum membuat masyarakat berpindah jenis dari angkutan umum ke angkutan yang lainnya. Hal ini terjadi karena beberapa faktor yang mempengaruhi masyarakat berpindah jenis angkutan umum yaitu kinerja angkutan umum yang terbatas dan angkutan umum yang tidak melayani sampai tujuan, serta faktor jarak seperti berjalan kaki menuju tempat angkutan umum yang jauh. Perubahan kondisi ini juga dipengaruhi oleh dinamika sosial ekonomi, termasuk perubahan akibat dampak perubahan iklim (Yunus dkk., 2020)¹³.

Pendapatan erat kaitannya dengan suatu tenaga kerja salah satunya becak motor. Pendapatan adalah banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang dalam waktu tertentu. Pendapatan merupakan gambaran terhadap posisi ekonomi keluarga berapa jumlah keseluruhan pendapatan dan kekayaan keluarga.

Penarik becak motor merupakan salah satu pekerjaan sektor informal yang banyak dikerjakan oleh masyarakat urban dikarenakan pekerjaan sektor informal tidak membutuhkan keterampilan khusus serta pendidikan yang tinggi. Bagi masyarakat kelas menengah bawah hingga masyarakat kurang mampu menganggap pekerjaan sebagai pengemudi becak motor merupakan salah satu solusi yang dapat dikerjakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari (Ibrahim Rambe 2018)¹⁴.

Pendapatan diartikan sebagai nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam satu periode seperti keadaan semula. Definisi tersebut menitikberatkan pada total kuantitatif pengeluaran terhadap konsumsi selama satu periode. Dengan kata lain pendapatan merupakan jumlah harta kekayaan awal periode ditambah keseluruhan hasil yang diperoleh selama satu periode, bukan hanya yang dikonsumsi. Secara garis besar pendapatan

didefinisikan sebagai jumlah harta kekayaan awal periode ditambah perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang.

Di awal abad ke 20, gagasan berkenaan dengan pendapatan diperkenalkan oleh Irving Fisher dan Hiks. Fisher menegaskan bahwa pendapatan adalah sebagian dari rangkaian kejadian yang berkaitan dengan beberapa tahap yang berbeda yaitu, berupa kenikmatan psikis, dapat pula berbentuk pendapatan *rill* dan kadang pula berbentuk uang dengan yang terlihat secara jelas. Pendapatan psikis yang dimaksud adalah barang dan jasa yang sungguh-sungguh dikonsumsi oleh orang yang menciptakan kesenangan dari kepuasan kebutuhannya. Sedangkan, pendapatan *rill* adalah ekspansi yang dapat menimbulkan kenikmatan psikis, dimana pendapatan ini mampu diukur dengan menggunakan biaya hidup sehari-hari. Secara garis besar pendapatan adalah jumlah harta kekayaan pada awal periode ditambah perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang.

Pengertian pendapatan menurut ilmu ekonomi adalah nilai maksimum yang dapat dikonsumsi seseorang dalam suatu periode seperti keadaan semula. Pengertian pendapatan menurut ilmu ekonomi menitikberatkan pada total kuantitatif pengeluaran terhadap konsumsi selama satu periode. Dengan kata lain, pengertian pendapatan menurut ilmu ekonomi adalah jumlah harta kekayaan awal periode ditambah keseluruhan hasil yang diperoleh dalam satu periode bukan hanya yang dikonsumsi.

Ketika seseorang menjadi tenaga kerja pada suatu perusahaan maka akan menghasilkan upah. Dalam teori upah tenaga kerja, upah diartikan sebagai hak para pekerja yang diterima dan dinyatakan dalam bentuk uang. Upah sebagai imbalan yang diberikan kepada pekerja dari perusahaan menurut suatu perjanjian atau kesepakatan kerja.

Dalam buku *The Principle Of Political And Taxion* yang ditulis oleh David Ricardo pada tahun 1817, mengemukakan salah satu teori upah (*wage theory*), bahwa nilai tukar suatu barang ditentukan oleh ongkos yang dikeluarkan untuk menghasilkan barang tersebut. Ongkos berarti bahan mentah dan upah buruh untuk bertahan hidup pekerja dengan keluarganya (Malik, 2020)¹⁵.

Pendapatan dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk jangka waktu tertentu sebagai balas jasa

atau faktor-faktor yang telah disumbangkan (Reksoprayitno, 2004)¹⁶.

Pendapatan diartikan sebagai nilai maksimum yang dapat dikonsumsi oleh seseorang dalam satu periode seperti keadaan semula. Definisi tersebut menitikberatkan pada total kuantitatif pengeluaran terhadap konsumsi selama satu periode. Dengan kata lain pendapatan merupakan jumlah harta kekayaan awal periode ditambah keseluruhan hasil yang diperoleh selama satu periode, bukan hanya yang dikonsumsi. Secara garis besar pendapatan didefinisikan sebagai jumlah harta kekayaan awal periode ditambah perubahan penilaian yang bukan diakibatkan perubahan modal dan hutang.

Untuk mendapatkan atau memperoleh uang sebagai pendapatan seseorang terlebih dahulu harus bekerja, menjual barang-barang, menyewakan kekayaan, menyediakan jasa dan sebagainya. Melalui upaya-upaya tersebut, seseorang akan memperoleh pendapatan. Sejalan dengan hal tersebut, pendapatan yaitu sebagai nilai seluruh barang-barang jadi dan jasa-jasa yang di produksi dalam satu tahun tertentu. Pengertian ini mengandung makna bahwa untuk memperoleh pendapatan maka terlebih dahulu harus melakukan suatu proses kegiatan diantaranya dengan cara memproduksi barang dan jasa.

Tingkat pendapatan merupakan indikator penting untuk mengetahui hidup rumah tangga. Umumnya, pendapatan rumah tangga tidak berasal dari satu sumber, akan tetapi berasal dari dua atau lebih sumber pendapatan. Tingkat pendapatan tersebut diduga dipengaruhi oleh pemenuhan kebutuhan dasar rumah tangga. Tingkat pendapatan rendah mengharuskan anggota rumah tangga untuk bekerja atau berusaha lebih giat untuk memenuhi kebutuhannya. Dengan demikian, pendapatan merupakan gambaran terhadap posisi ekonomi keluarga masyarakat. Oleh karena itu, pendapatan keluarga berupa jumlah keseluruhan pendapatan dan kekayaan keluarga.

Ada banyak faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan seperti tingkat pendidikan dan pengalaman seseorang, semakin tinggi tingkat pendidikan dan pengalaman maka makin tinggi pula pendapatan yang akan didapatnya. Adapun faktor-faktor yang menimbulkan perbedaan upah yaitu, permintaan dan penawaran tenaga kerja, perbedaan corak pekerjaan, perbedaan kemampuan, keahlian dan pendidikan serta mobilitas pekerja (Sukirno, 2008)¹⁷.

Dalam ilmu ekonomi, istilah permintaan (*demand*) mempunyai arti tertentu, yaitu selalu menunjuk pada suatu hubungan tertentu antara jumlah suatu barang yang mau dibeli orang dan

harga tersebut. Definisi permintaan adalah jumlah suatu barang yang mau dan mampu dibeli pada berbagai kemungkinan harga selama jangka panjang waktu tertentu (Gilarso, 2007)¹⁸.

Dalam buku ekonomi makro karya Sugiarto, diterangkan bahwa teori permintaan juga menggambarkan hubungan antara jumlah yang diminta dan harga serta pembentukan dalam kurva permintaan. Pertama, harus dimaklumi bahwa permintaan akan jasa transportasi merupakan *derived demand*, artinya permintaan jasa transportasi itu tergantung pada permintaan produk-produk yang diangkut. Permintaan akan jasa transportasi secara agregat erat berkaitan dengan tingkat kegiatan ekonomi pada umumnya. Dalam masa makmur, produksi, pendapatan dan tenaga beli membutuhkan jasa transportasi yang lebih besar, dan sebaliknya dalam waktu depresi (masa lesu). Perubahan dalam kondisi ekonomi pada umumnya lebih menentukan perubahan dalam jumlah jasa transportasi yang digunakan daripada perubahan harga jasa transport. Hal ini tidak berarti bahwa perubahan tarif tidak mempunyai pengaruh terhadap permintaan akan jasa transportasi.

Istilah permintaan menunjukkan jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan diberi pada semua tingkat harga. Penawaran berarti jumlah suatu barang atau jasa tertentu, yang akan dijual pada semua tingkat harga. Jika terdapat suatu pertambahan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan lebih besar dari pada sebelumnya, dan sebaliknya suatu penurunan permintaan berarti jumlah pembeli yang bersedia membayar akan berkurang.

Permintaan berdasarkan perkiraan pembeli mengenai barang atau jasa, sedangkan penawaran berkaitan dengan perkiraan penjual mengenai biaya yang dikeluarkan untuk membuat barang atau menyediakan jasa. Dalam menentukan harga, permintaan mempunyai hubungan timbal balik dengan penawaran. Permintaan membentuk batas atas (*upper limit*) untuk harga, dan biaya produksi (dengan situasi permintaan tertentu) membentuk batas pada kuantitas yang akan ditawarkan. Karena tarif angkutan barang atau penumpang merupakan harga jasa transportasi, maka generalisasi hukum permintaan dan penawaran berlaku pula dalam sektor transportasi seperti halnya sektor-sektor ekonomi lainnya.

Jumlah kapasitas angkutan tersedia dibandingkan kebutuhan terbatas, disamping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan *derived demand*. pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh kebutuhan manusia untuk berpergian dari dan ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan

lain-lain. Pada dasarnya dapat dikatakan bahwa permintaan akan jasa angkutan, dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri dan harga jasa-jasa angkutan lainnya serta tingkat pendapatan dan lain-lain.

Pelayanan akan mempunyai tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam mempengaruhi perilaku konsumen untuk untuk sistem transportasi berbeda. Secara umum, waktu perjalanan, waktu menunggu, dan tarif merupakan variabel utama yang digunakan untuk memperkirakan perilaku penumpang dalam transportasi perkotaan, khususnya untuk pelayanan lalu lintas konvensional.

Permintaan akan terjadi jika para penjual dapat menyediakan barang-barang yang diperlukan. Hal ini akan mempengaruhi tingkah laku penjual dalam menyediakan atau menawarkan barang-barang yang diperlukan masyarakat di pasar dan menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi produksi dan penawaran barang yang akan dijual. Faktor-faktor terpenting dalam penentuan penawaran antara lain: harga barang itu sendiri, harga barang-barang lain yang berkaitan dengan barang tersebut, biaya produksi, tujuan-tujuan operasi perusahaan tersebut dan tingkat teknologi yang digunakan. Dengan asumsi faktor-faktor lain dianggap (*ceteris paribus*), analisis utama adalah : bahwa penawaran suatu barang terutama dipengaruhi oleh harga (ada hubungan tingkat harga dengan jumlah barang yang ditawarkan penjual)” (Posma, 2018)¹⁹.

Biaya untuk menyediakan jasa angkutan (penawaran) merupakan dasar yang sehat secara ekonomi untuk menentukan tarif angkutan yang wajar. Kapasitas fasilitas transportasi yang tersedia (penawaran) harus mampu melayani permintaan yang tertinggi pada suatu saat (*peak times*) agar supaya tidak terliarli ekses permintaan yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas, tetapi kapasitas dari alat-alat transportasi yang tersedia tersebut harus dimanfaatkan secara maksimum dengan menerapkan metode konsolidasi lalu lintas yang tepat.

Karena transportasi itu mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan, maka fasilitas transportasi dapat dibangun mendahului, dengan harapan bahwa jasa angkutan tersebut akan menciptakan permintaannya sendiri. Meskipun kondisi untuk strategi penawaran tersebut tidak selamanya tepat penggunaan fasilitas transportasi untuk pembangunan utamanya dilaksanakan sebagai tangkah untuk mengatasi persoalan daerah-daerah yang terbelakang atau untuk membuka daerah-daerah perbatasan.

Sebagaimana halnya dengan permintaan, hal yang sama juga dapat dilakukan pada penawaran. Konsep elastisitas penawaran merupakan gambaran perubahan presentase dalam kuantitas yang ditawarkan sebagai tanggapan terhadap suatu kenaikan presentase pada harga. Perubahan yang biasanya menimbulkan dampak yang lebih panjang dibandingkan dengan jangka waktu yang lebih pendek (Hanly, 2018)²⁰.

Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal dimana, kegiatan pengangkutan dimuali dank e tempat tujuan dimana diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat luas. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan dalam kehidupan masyarakat luas adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang tempuh lama sekali. Baru pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan dan pada puncak abad ke 20 berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir sampai saat ini (Abbas Salim, 2002)²¹.

Transportasi merupakan kebutuhan tersier, yaitu sektor yang menyediakan jasa pelayanan kepada sektor-sektor lain (pertanian, perindustrian, perdagangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya) karena sektor-sektor lain tersebut membutuhkan jasa transportasi untuk mengangkut barang (bahan baku dan hasil produksi) dan manusia (petani, pedagang, karyawan, guru, murid, dokter, wisatawan dan lainnya). Dari tempat asal ke tempat tujuan. Adanya permintaan jasa transportasi dari sektor-sektor lain menyebabkan timbulnya penyediaan jasa transportasi, itu berasal dari atau diturunkan dari permintaan sektor-sektor lain, yang berarti diderivasi dari sektor-sektor lain, maka permintaan jasa transportasi itu dapat disebut sebagai permintaan yang diderivasikan atau *derived demand*.

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting untuk kehidupan masyarakat Indonesia dikarenakan pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia itu disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian laut, sungai dan danau

yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Kemajuan transportasi adalah akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat orang yang membutuhkan barang tersebut. Oleh karena itu di Indonesia transportasi telah mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring laju perkembangan dunia saat ini.

Pelayanan akan mempunyai tingkat kepentingan yang berbeda-beda dalam mempengaruhi perilaku konsumen untuk sistem transportasi berbeda. Secara umum, waktu perjalanan, waktu menunggu, dan tarif merupakan variabel utama yang digunakan untuk memperkirakan perilaku penumpang dalam transportasi perkotaan, khususnya untuk pelayanan lalu lintas konvensional.

Jumlah penumpang akan sangat mempengaruhi tinggi rendahnya pendapatan penarik becak motor, karena dalam sehari tidak dapat dipastikan jumlahnya. Jika keadaan lagi ramai maka penumpang yang akan diangkutpun banyak, hal tersebut akan mempengaruhi pendapatan penarik becak motor begitu juga sebaliknya. Dengan banyaknya transportasi yang semakin muda, maka penarik becak motor sangat bergantung memperoleh penumpang yang banyak.

Bekerja diartikan melakukan suatu kegiatan menghasilkan atau membantu menghasilkan barang atau jasa dengan maksud untuk memperoleh penghasilan berupa uang atau barang dalam kurun waktu (*time reference*). Bekerja adalah melakukan kegiatan atau suatu pekerjaan dengan maksud memperoleh atau membantu memperoleh penghasilan atau keuntungan paling sedikit selama satu jam dalam seminggu yang lalu.

Jam kerja adalah waktu untuk melakukan pekerjaan, dapat dilaksanakan siang hari dan/atau malam hari. Merencanakan pekerjaan-pekerjaan yang akan datang merupakan langkah-langkah memperbaiki pengurusan waktu. Apabila perencanaan pekerjaan belum dibuat dengan teliti, tidak ada yang dapat dijadikan panduan untuk menentukan bahwa usaha yang dijalankan adalah selaras dengan sasaran yang ingin dicapai. Analisa jam kerja adalah proses untuk menetapkan jumlah jam kerja orang yang digunakan atau dibutuhkan untuk merampungkan suatu pekerjaan dalam waktu tertentu.

Time work (upah menurut waktu) adalah suatu sistem penentuan upah yang dibayar menurut lamanya atau jangka waktu yang terpakai dalam menyelesaikan suatu pekerjaan, mialnya per hari, per jam, per minggu, perbulan dan lain-lain.

Hubungan jam kerja dan pendapatan sangatlah erat, hal ini dapat dijelaskan bahwa setiap tenaga kerja yang jam kerjanya lebih sedikit perminggu cenderung memperoleh pendapatan yang lebih sedikit dibandingkan dengan tenaga kerja yang lebih lama dalam seminggu.

Penelitian yang dilakukan oleh Akbar (2014), dengan judul “Faktor- Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan di Kota Makassar”. Penelitian tersebut menyimpulkan bahwa pengalaman kerja, jam kerja, dan kepemilikan berpengaruh signifikan terhadap peningkatan pendapatan sopir pete-pete di kota Makassar. Variabel-variabel tersebut mempengaruhi secara positif terhadap pendapatan sopir, artinya peningkatan yang dialami pada variable-variabel akan berdampak pada peningkatan pendapatan sopir pete-pete. Hal ini menunjukkan bahwa setiap upaya sopir pete-pete untuk memanfaatkan pengalaman kerja, meningkatkan jam kerja, mematok tarif yang sesuai dan memiliki mobil angkutan sendiri akan berdampak terhadap peningkatan pendapatan secara umum pada sopir pete-pete.

Andi Yusrita (2019)²², tentang Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Makassar. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kebutuhan hidup keluarga belum cukup terpenuhi karena pendapatan sehari-hari sebagai tukang becak motor. Kebutuhan yang dimaksud adalah selain sandang, pangan dan papan juga kebutuhan terhadap pendidikan anak dan kesehatan keluarga. Untuk mengatasi hal tersebut, para tukang becak menerapkan berbagai strategi, pertama dengan menggunakan strategi aktif yaitu mengerjakan pekerjaan sampingan dan mengikutsertakan anggota keluarga untuk memperoleh penghasilan dan kedua strategi pasif yakni dengan melakukan penghematan dengan mengkonsumsi makanan yang lebih murah, membeli persediaan makanan saat harga sedang murah, dan menyisipkan sebagian pendapatannya untuk kebutuhan yang penting dan yang ketiga adalah strategi jaringan, yaitu dalam bentuk meminjam uang tetangga atau keluarga. Selain itu tukang becak juga menerima bantuan dari pemerintah dalam bentuk jaminan kesehatan KIS yang diberikan secara gratis.

Astari Zulkifli (2021)²³, tentang Analisis Distribusi Pendapatan Dan Kesejahteraan Pengendara Bentor (Becak Motor) di Kelurahan Siwa Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. Hasil penelitian ini mengungkapkan pokok permasalahan yang berkenaan dengan kesejahteraan pengendara bentor. Dengan demikian, penelitian bertujuan mengetahui analisis

distribusi pendapatan kesejahteraan pengendara bentor (becak motor) di Kelurahan Siwa Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo. Penelitian ini menunjukkan bahwa distribusi pendapatan pengendara bentor (becak motor) di kelurahan siwa kecamatan pitumpanua kabupaten wajo, yaitu penghasilan rata-rata sebagai pengendara bentor dalam sehari berkisaran antara Rp 50.000 sampai Rp 70.000 bahkan kalua sedang beruntung ada yang bisa sampai Rp 100.000 dalam sehari tergantung jumlah penumpang. Namun jika kurang beruntung terkadang mereka hanya mendapatkan penghasilan dibawah Rp 50.000.

Aprima Syafrino (2017)²⁴, tentang Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek online merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk biaya transportasi, keberadaan TNC ojek online mampu membuka kesempatan kerja di sektor transportasi tersebut, namun dampaknya terhadap pengurangan pengangguran masih harus dipelajari lebih lanjut mengingat sebagian besar pengemudi ojek online sebelumnya sudah memiliki pekerjaan. Dalam hal ini dampaknya terhadap kesejahteraan pengemudi ojek online, keberadaan ojek online secara umum mampu meningkatkan pendapatan pengemudi ojek online.

Penelitian ini akan menganalisis pengaruh Jumlah Penumpang (X1), Jam Kerja (X2), Pengalaman kerja (X3), dan Status Kepemilikan Kendaraan (X4) terhadap Pendapatan (Y) penarik becak motor. Dimana terdapat variabel dependen jumlah pelanggan, jam kerja, pengalaman kerja dan variabel dependen yaitu pendapatan.

Penelitian ini menganalisis pengaruh jumlah penumpang, jam kerja, pengalaman kerja, dan status kepemilikan kendaraan terhadap pendapatan. Hasilnya menunjukkan bahwa hubungan jumlah penumpang berpengaruh positif terhadap pendapatan. Hal ini, berarti semakin banyak penumpang yang diangkut oleh penarik becak motor maka semakin banyak pula pendapatan yang didapatkan oleh penarik becak motor.

Jam kerja menunjukkan bahwa hubungan jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan. Hal ini, berarti semakin lama jam kerja maka pendapatan akan bertambah, begitupun sebaliknya, jika semakin sedikit jam kerja maka semakin sedikit pula pendapatan yang dapat dihasilkan.

Pengalaman memiliki kecenderungan terhadap meningkatnya pendapatan pengemudi

angkutan umum. Pengalaman membuat pengemudi dapat mengatur kapan waktu tepat untuk tepat untuk mencari penumpang dan dimana banyak penumpang. Pengalaman kerja dapat diartikan sebagai tingkat penguasaan pengetahuan, serta keterampilan seseorang dalam bekerja diukur dari masa kerja, tingkat pengetahuan dan keterampilan.

Terdapat perbedaan pendapatan penarik becak motor berdasarkan status kepemilikan kendaraan. Dikarenakan, penarik becak motor ada yang perlu mengeluarkan biaya untuk sewa dan adapun yang tidak perlu mengeluarkan biaya.

Hipotesa untuk penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Diduga jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan becak motor.
2. Diduga jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan becak motor.
3. Diduga pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan becak motor.
4. Diduga status kepemilikan kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan becak motor.

METODOLOGI KAJIAN

Ruang lingkup penelitian mencakup seluruh penarik becak motor yang beroperasi di Kota Makassar. Jenis penelitian ini adalah analisis deskriptif, yang ditujukan untuk menggambarkan fenomena-fenomena apa adanya. Dalam penelitian ini deskriptif yang dimaksud adalah deskriptif kuantitatif karena gambarnya menggambarkan ukuran, jumlah, atau frekuensi (Syaodih, 2006)²⁵. Adapun sumber data dalam penelitian ini adalah data primer yang langsung diperoleh dari sumber data pertama di lokasi penelitian atau objek penelitian (Bungin, 2005)²⁶. Data primer yang digunakan dalam penelitian yaitu memberikan kuisisioner kepada responden yang terkait untuk dijadikan sampel dalam penelitian dan keterangan-keterangan dari pihak penarik becak motor.

Teknik pengumpulan data merupakan cara mengumpulkan data yang dibutuhkan untuk menjawab rumusan masalah penelitian (Noor, 2011)²⁷. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode kuisisioner. Kuisisioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan tertulis kepada responden untuk

mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang dibutuhkan peneliti. metode kuisisioner ini berdasarkan hasil analisa peneliti merupakan metode pengumpulan data yang efisien karena peneliti mengetahui secara pasti data/informasi apa yang dibutuhkan dan bagaimana variabel yang menyatakan informasi yang dibutuhkan tersebut diukur.

Populasi dalam penelitian merupakan wajah yang ingin diteliti oleh peneliti. Menurut Sugiyono “populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya”. Pendapat diatas menjadi salah satu acuan bagi penulis untuk menentukan populasi. Populasi yang akan digunakan sebagai penelitian adalah penarik becak motor yang berada di kota Makassar. Berdasarkan data dari kanyor Dinas Perhubungan Kota Makassar, bentor telah menyebar di 14 kecamatan di Kota Makassar. Diperkirakan saat ini populasi bentor sudah mencapai 1.0000 unit.

sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu. Maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Jadi dalam penentuan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode *simple random sampling*. Sehingga memperoleh sampel yang dapat mewakili seluruh penarik becak motor yang berada di Kota Makassar sebanyak 91 sampel

Dalam menganalisa besarnya pengaruh variabel-variabel bebas terhadap variabel terikat digunakan model ekonometrika. Teknik analisis yang digunakan adalah metode kuadrat terkecil biasa (*Ordinary Least Square*) melalui program eviews 8.0. Data yang digunakan secara kuantitatif dengan menggunakan analisis statistika yaitu persamaan linear berganda. model persamaan yang digunakan sebagai berikut :

$$Y = f(X_1, X_2, X_3, X_4) \dots \dots \dots (1)$$

Kemudian fungsi tersebut ditransformasikan ke dalam model persamaan regresi linear dengan spesifikasi model sebagai berikut :

$$\ln Y = \alpha_0 + \alpha_1 \ln X_1 + \alpha_2 \ln X_2 + \alpha_3 \ln X_3 + \alpha_4 \ln X_4 + \mu \dots \dots \dots (2)$$

Dimana :

Y = Pendapatan

- X1 = Jumlah Penumpang
- X2 = Jam Kerja
- X3 = Pengalaman Kerja
- X4 = Status Kepemilikan
- $\alpha_1, \alpha_2, \alpha_3$ = Koefisien Regresi
- α_0 = Intercept / Konstanta
- Ln = Logaritma Natural
- D = Dummy
- μ = Term of Error

HASIL KAJIAN DAN DISKUSI

Penelitian ini menganalisis tentang pendapatan penarik becak motor yang berada di Kota Makassar. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jumlah penumpang, jam kerja, pengalaman kerja dan status kepemilikan kendaraan terhadap pendapatan penarik becak motor yang beroperasi di Kota Makassar. Lokasi penelitian ini di Kota Makassar.

Dalam menganalisis data dilakukan dengan menggunakan analisis regresi linear berganda yang bertujuan untuk menghitung pengaruh secara kuantitatif dari variabel jumlah penumpang (X1), jam kerja (X2), pengalaman kerja (X3), dan status kepemilikan kendaraan (X4) terhadap pendapatan (Y) penarik becak motor di Kota Makassar, berikut hasil yang diperoleh :

Tabel 1 Deskripsi Presentase Jumlah Penumpang

Skala Jumlah Penumpang	Responden	Presentase (%)
0 – 100	9	9.89
101 – 200	54	59.34
>200	28	30.77
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2022

Jumlah penumpang adalah jumlah penumpang yang diperoleh becak motor dan jumlah penumpang dapat berpengaruh terhadap pendapat becak motor karena dalam sehari kita tidak dapat memastikan jumlah penumpang yang dapat diperoleh oleh becak motor karena ketika keadaan lagi ramai penumpang yang akan diangkut juga akan banyak. Jadi penentu pendapatan becak motor juga ditentukan jumlah penumpang yang mereka angkut.

Pada tabel 1 memberikan gambaran bahwa jumlah penumpang pada becak motor mayoritas berada pada kelompok 101 penumpang hingga 200 penumpang (54 responden), kemudian disusul oleh kelompok diatas 200 penumpang (28 penumpang). Dan yang terakhir kelompok 0 sampai 100 penumpang dengan 9 responden.

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar. Hal ini sejalan dengan hipotesis awal bahwa jumlah penumpang berpengaruh positif terhadap pendapatan penarik becak motor di Kota Makassar.

Hasil dari uji statistik variabel jumlah penumpang ini sesuai dengan penelitian terdahulu yang telah dilakukan oleh juara dkk (2016) mengatakan bahwa jumlah penumpang akan sangat berpengaruh terhadap tinggi rendahnya pendapatan supir angkutan kota. Jika keadaan lagi ramai maka penumpang yang akan di angkut juga akan banyak, hal tersebut akan mempengaruhi pendapatan supir begitu juga sebaliknya. Dengan banyaknya transportasi yang semakin mudah, maka supir angkutan kota sangat bergantung memperoleh penumpang yang banyak.

Tabel 2 Deskripsi Presentase Jam Kerja

Jam Kerja	Responden	Presentase (%)
0 – 100	0	0.00%
101 – 200	9	9.89%
>200	82	90.11%
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2022

Dalam penelitian ini jumlah jam kerja yang dimaksud adalah jumlah jam kerja yang digunakan responden atau becak motor di Kota Makassar untuk bekerja agar mendapatkan penghasilan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Jumlah jam kerja yang digunakan responden disini dinyatakan dalam satuan perhari. Jumlah jam kerja becak motor merupakan faktor penentu pendapatan yang penting Karena semakin tinggi intensitas waktu bekerja becak motor maka semakin banyak pula pendapatan yang dihasilkan.

Tabel 2 memberikan gambaran bahwa Jumlah jam kerja yang digunakan oleh responden dalam penelitian ini mayoritas pada kelompok diatas 200 jam (82 responden), kemudian disusul oleh kelompok 101 hingga 200 jam (9 responden). Dan yang terakhir kelompok 0 hingga 100 jam dengan 0 responden.

Jumlah jam kerja yang digunakan penarik becak motor di Kota Makassar sebesar >200 jam kerja dalam satu bulan. Banyaknya jam kerja yang digunakan penarik becak motor menentukan pendapatan yang akan diperoleh karena cukup banyak waktu untuk mendapatkan penumpang.

Variabel jumlah jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap besarnya pendapatan, hasil penelitian ini sama dengan yang dikemukakan oleh Mubyarto (1990:30)²⁸. “Tingkat pencurahan jam kerja adalah presentase banyak sedikitnya jam kerja yang dicurahkan terhadap jumlah jam kerja yang tersedia”. Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sangat sulit dipisahkan karena upah dan pendapatan diperoleh seseorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja menghasilkan barang dan jasa.

Tabel 3 Deskripsi Presentase Jumlah Pengalaman Kerja Responden

Pengalaman Kerja	Responden	Presentase (%)
1 – 5	29	31.87%
6 – 10	59	64.84%
>10	3	3.30%

Jumlah	91	100%
---------------	-----------	-------------

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2022

Variabel pengalaman kerja berpengaruh positif namun tidak signifikan sehingga tidak berpengaruh terhadap pendapatan becak motor. Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis awal yang mengatakan pengalaman penarik becak motor berpengaruh positif dan signifikan secara langsung terhadap pendapatan.

Dalam penelitian dari Moenir (1998:41)²⁹ bahwa semakin lama seseorang dalam bekerja maka seseorang tersebut semakin berpengalaman, matang dan mahir dalam pekerjaan yang dipertanggung jawabkan kepadanya. Sedangkan dalam penelitian Rhamdani (2015)³⁰ mengatakan pengalaman memiliki kecenderungan terhadap peningkatan pendapatan pengemudi angkutan umum, pengemudi dapat mengatur kapan waktu yang tepat untuk mendapatkan penumpang dan dimana banyak penumpang. Berbanding terbalik dengan hasil penelitian ini, pengalaman penarik becak motor tidak berpengaruh terhadap pendapatan yang akan diperoleh.

Tabel 4 Deskripsi Presentase Status Kepemilikan Kendaraan

Statatus Kepemilikan Kendaraan	Responden	Presentase (%)
Milik Pribadi	67	73.63%
Bukan Milik Pribadi	24	26.37%
Jumlah	91	100%

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2022

Hasil uji statistik memperlihatkan bahwa variabel status kepemilikan kendaraan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan penarik becak motor. Hal ini sejalan dengan hipotesis awal bahwa kepemilikan kendaraan berpengaruh positif terhadap pendapatan di Kota Makassar.

Variabel status kepemilikan kendaraan ini sesuai dengan penelitian sebelumnya yang telah dilakukan oleh Akbar (2014)³¹ yang mengatakan bahwa terdapat perbedaan pendapatan sopir angkutan berdasarkan status kepemilikan kendaraan. Status kepemilikan kendaraan dalam penelitian ini sangat berpengaruh terhadap pendapatan penarik becak motor. Hal ini terjadi becak motor yang digunakan ada yang bukan milik pribadi atau disewakan kepada orang yang ingin menggunakan becak motor. Harga sewa yang dikenakan kepada para penarik becak motor yaitu Rp. 20.000/hari.

Tabel 5 Hasil Estimasi Fungsi Pendapatan Penari Becak Motor di Kota Makassar

Variabel	Konstanta	Koefisien regresi	T-Statistic	Signif.
	12.933			
X1 → Y		0.006	13.954	0.000
X2 → Y		0.001	2.07	0.041
X3 → Y		0.014	1.07	0.284
X4 → Y		0.146	2.59	0.011

Signifikansi pada $\alpha = 5\%$
 $R^2 = 0,703$
 F-statistic = 50.925
 Prob(F-statistic) = 0.000

Sumber : Hasil Estimasi menggunakan Eviews, diolah 2022

Dari hasil uji analisis regresi linear berganda tersebut, maka persamaan regresi dalam penelitian regresi dalam penelitian ini sebagai berikut :

$$\ln Y = 12,933 + 0,006 X_1 + 0,001 X_2 + 0,014 X_3 + 0,146 X_4 + e$$

Berdasarkan hasil olah data dengan menggunakan eviews terhadap variabel jumlah penumpang (X1), jam kerja (X2), pengalaman kerja (X3) dan status kepemilikan kendaraan (X4) serta variabel terikatnya yaitu pendapatan (Y) penarik becak motor di Kota Makassar maka, diperoleh hasil sebagai berikut :

1. Hasil regresi jumlah penumpang (X1) menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,006 dan t-statistik 13,954 dengan tingkat signifikan 0.000 dimana nilainya lebih kecil dari 0,05 ($0,000 < 0,05$) yang berarti signifikan, dengan nilai t-hitung lebih besar dari t-tabel ($13,954 > 1,987934$). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara jumlah penumpang terhadap pendapatan adalah positif dan signifikan. Oleh karena itu, variabel jumlah penumpang (X1) terbukti berpengaruh terhadap pendapatan (Y) maka hipotesis diterima.

2. Hasil regresi variabel jam kerja (X2) menunjukkan nilai koefisien sebesar 0,001 dan t-statistik sebesar 2,072 dengan tingkat signifikan 0,041 dimana nilainya lebih kecil dari 0,05 ($0,041 < 0,05$) yang berarti signifikan, nilai t-hitung lebih besar dari t-tabel ($2,072 > 1,987934$). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan jam kerja (X2) terhadap pendapatan adalah positif dan signifikan. Oleh karena itu, variabel jam kerja (X2) terbukti berpengaruh positif terhadap pendapatan (Y) maka hipotesis diterima.

3. Hasil regresi pengalaman kerja (X3) menunjukkan nilai koefisien sebesar 0.014 dan t-statistik sebesar 1.075 dengan tingkat signifikan sebesar 0.284 dimana nilainya lebih besar dari 0.05 ($0.284 > 0.05$) yang berarti tidak signifikan, dan nilai t-hitung lebih kecil dari t-tabel ($1.075 < 1.987934$). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan jam kerja (X3) terhadap pendapatan adalah positif namun tidak signifikan. Oleh karena itu, variabel pengalaman kerja (X3) terbukti tidak berpengaruh terhadap pendapatan (Y) maka hipotesis ditolak.

4. Hasil regresi status kepemilikan kendaraan (X4) menunjukkan nilai koefisien 0.146 dan t-statistik sebesar 2.594 dengan tingkat signifikansi sebesar 0.011 yang berarti nilainya lebih besar dari 0.05 ($0.011 < 0.05$) yang berarti signifikan, dan nilai t-hitung lebih besar dari t-tabel ($2.594 > 1.987934$). Hal ini menunjukkan bahwa hubungan antara status kepemilikan kendaraan (X4) terhadap pendapatan (Y) antara penarik becak motor yang menggunakan kendaraan pribadi dengan penarik becak

motor yang bukan milik pribadi. Oleh karena itu, variabel status kepemilikan kendaraan (X4) terbukti berpengaruh terhadap pendapatan (Y) maka hipotesis diterima.

Uji F-statistik adalah pengujian yang bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh koefisien regresi secara bersama-sama terhadap variabel dependen. Untuk pengujian ini digunakan hipotesis sebagai berikut H_0 diterima ($F\text{-hitung} < F\text{-tabel}$) artinya variabel dependen secara bersama-sama tidak berpengaruh nyata terhadap variabel dependen. H_1 diterima apabila $F\text{-hitung} > F\text{-tabel}$ artinya variabel dependen secara bersama-sama berpengaruh nyata terhadap variabel dependen.

Dari hasil regresi pengaruh jumlah penumpang (X1), jam kerja (X2), pengalaman kerja (X3), status kepemilikan kendaraan (X4) terhadap pendapatan (Y) yang menggunakan taraf keyakinan 95% ($\alpha = 5\%$) 0.05, dengan degree of freedom for numerator ($dfd = k-1 = 4-1 = 3$) dan degree of freedom for dominator ($dfd = n-k = 91-5 = 88$) diperoleh F-tabel sebesar 2.70.

Hasil regresi diperoleh F-hitung = 50.9254 sedangkan F-tabel = 2.70 artinya nilai F-hitung lebih besar dari F-tabel ($50.9254 > 2.70$), dengan demikian dapat ditarik kesimpulan bahwa keempat variabel independen jumlah penumpang (X1), jam kerja (X2), pengalaman kerja (X3) dan status kepemilikan (X4), secara bersama-sama berpengaruh nyata terhadap variabel dependen pendapatan (Y) penarik becak motor di Kota Makassar.

Nilai koefisien determinasi R^2 menunjukkan besarnya variabel-variabel independen dalam mempengaruhi variabel dependen. Dengan kata lain, koefisien determinasi ini digunakan untuk mengukur seberapa jauh variabel-variabel independen mempengaruhi variabel dependen. Nilai R^2 berkisar antara 0 dan 1 ($0 \leq R^2 \leq 1$). Semakin besar nilai R^2 maka akan semakin besar juga variasi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel independen. Begitupun sebaliknya, semakin kecil R^2 maka akan semakin kecil variasi variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variasi variabel-variabel independen.

Hasil analisa variabel independen terhadap variabel dependen menunjukkan bahwa nilai koefisien determinasinya (R^2) sebesar 0,70. Hal ini berarti variabel independen yaitu jumlah penumpang (X1), jam kerja (X2), pengalaman kerja (X3) dan status kepemilikan kendaraan (X4) mempengaruhi variabel dependen yaitu pendapatan (Y) sebesar 70 persen. Sedangkan sisanya sebesar 30 persen yang mempengaruhi pendapatan (Y) dijelaskan oleh variabel lain

yang diluar model.

PENUTUP

Beberapa kesimpulan yang dapat diambil dari hasil analisis dan pembahasan penelitian ini. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh variabel Jumlah Penumpang (x_1), Jam Kerja (X_2), Pengalaman Kerja (X_3) dan Status Kepemilikan Kendaraan (X_4) terhadap Pendapatan (Y) penarik becak motor di Kota Makassar. Berdasarkan hasil data regresi dalam penelitian ini, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Jumlah penumpang yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan penarik becak motor menunjukkan bahwa jika jumlah penumpang suatu becak motor lebih banyak dalam sehari maka pendapatan yang diperoleh penarik becak motor akan meningkat.

Jam Kerja yang berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan penarik becak motor menunjukkan bahwa semakin lama waktu beroperasi maka semakin banyak juga pendapatan yang diperoleh oleh penarik becak motor.

Pengalaman kerja yang berpengaruh positif namun tidak signifikan sehingga menunjukkan bahwa pengalaman kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan penarik becak motor

Status kepemilikan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan penarik becak motor menunjukkan bahwa status kepemilikan berpengaruh terhadap pendapatan dikarenakan, tidak semua penarik becak motor memiliki kendaraan sendiri, sehingga banyak juga penarik becak motor yang menyewa becak motor untuk digunakan sehari-hari

Adapun saran-saran dari hasil penelitian ini yaitu : Dari aspek pemerintah semoga pemerintah mampu dengan tegas mengeluarkan peraturan terhadap alat transportasi umum yang telah beroperasi di tiap ruas jalan dan telah banyak digunakan oleh masyarakat.

Pemerintah juga diharapkan agar kiranya lebih memperhatikan dan lebih memfokuskan akan transportasi khususnya becak motor di Kota Makassar, karena transportasi sangat penting dalam menunjang aktifitas masyarakat.

Pemerintah juga diharapkan dapat menciptakan suasana aman dan nyaman bagi masyarakat pengguna transportasi angkutan umum dalam hal ini becak motor, seperti mengecek keamanan dan keselamatan transportasi.

Diharapkan agar pemerintah memperhatikan kestabilan tarif guna menunjang kesejahteraan para penarik becak motor maupun pengguna becak motor itu sendiri,

Dengan adanya penelitian ini semoga dapat meningkatkan keinginan masyarakat untuk melihat potensi transportasi pendukung seperti bentor sebagai alat transportasi yang berguna untuk membantu kegiatan aktifitas masyarakat.

REFERENSI

- [1] Tjakanegara, S. (1996). *Hukum Pengangkutan Barang Dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [2] Paddu, A. H. (2017). Factor affecting in economic growth and regional inequity in Indonesia. *International Journal of Economic Research*, 14(2), 25–37.
- [3] Adisasmita, Rahardjo. (2010). *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- [4] Alfons, M. E., Nursini., Fatmawati., dan Rahman, A. R. (2024). Government expenditure, human development index and regional inequality in Indonesia. *Journal of Ecohumanism*, 3(7), 4810–4820. <https://doi.org/10.62754/joe.v3i7.4589>
- [5] Nurwannisa, Yolanda. (2009). *Penegakkan Hukum Becak Bermotor (Bentor) Di Kota Palembang*. Palembang: Universitas Sriwijaya.
- [6] Razak, A. R. (2016). Regional specialties in the implementation of local development in Indonesia. *International Journal of Economic Research*, 13(8), 3367–3379.
- [7] Razak, A. R., Fernandes, A. A. R., dan Saifullah, N. I. (2023). Moderation of village funds and mediation of agricultural sector growth on poverty in rural areas. *International Journal of Economics and Business Research*, 26(4), 463–483.
- [8] Yuliany, N., Nursini, ., Madris, ., & Agussalim, . (2022). The impact of people's business

- credit program, minimum wage, and investment on Indonesian poverty. *FWU Journal of Social Sciences*, 16(2), 125–141.
- [9] Nursini. (2020). Micro, small, and medium enterprises (MSMEs) and poverty reduction: Empirical evidence from Indonesia. *Development Studies Research*, 7(1), 153–166. <https://doi.org/10.1080/21665095.2020.1823238>
- [10] Sirajuddin, Teuku, M. Y. Z., & Rauf, S. (2016). Improving Indonesian logistics performance with using six sigma, DMAIC, and integration process. *International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*, 2857–2858.
- [11] Nursini, dan Tawakkal. (2019). Poverty alleviation in the context of fiscal decentralization in Indonesia. *Economics and Sociology*, 12(1), 270–285. <https://doi.org/10.14254/2071-789X.2019/12-1/16>
- [12] Iswanto, A. A., Kurniaty, ., Wulandari, N., & Fitrianti, R. (2020). Application of Error Correction Model (ECM) in stabilizing financial inclusion. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 473(1), 012117. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/473/1/012117>
- [13] Yunus, A. K. F., Mubaeak, M. S., dan Yunus, A. M. A. (2024). Climate change and cyclical unemployment in Indonesia. *International Journal of Economics and Financial Issues*, 14(5), 125–130. <https://doi.org/10.32479/ijefi.16597>
- [14] Rambe, Ibrahim. (2018). Dampak Keberadaan Transportasi Online (GO-JEK) Terhadap Tukang Becak Bermotor (Studi Deskriptif Pangkalan Becak di Stasiun Kereta Api Kota Medan). Medan: Universitas Sumatera Utara.
- [15] Malik, Abd. (2020). Analisis Take Home Pay Sopir Angkutan Umum Di Kota Makassar. Makassar: Universitas Hasanuddin.
- [16] Reksoprayitno. (2004). Sistem Ekonomi Dan Demokrasi Ekonomi. Jakarta: Bina Grafika.

- [17] Sadono, Sukirno, 2008. *Mikroekonomi: Teori Pengantar*. Edisi Ketiga. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- [18] Gilarso, T. (2007). *Pengantar Ilmu Ekonomi Makro*. Edisi Pertama. IKAPI: Yogyakarta
- [19] Posma Sariguna. J. K. (2018). *Modul Ekonomi Mikro Pasar*
- [20] Hanly Fendy Djohar. S . (2018). *Permintaan dan Penawaran Jasa Transportasi*.
- [21] Salim, Abbas. (2002). *Manajemen Transportasi* Jakarta: PT Raya Grafindo Persada.
- [22] Yusrita, Andi. (2019). *Strategi Bertahan Hidup Tukang Becak di Kota Makassar*. Makassar: Universitas Negeri Makassar.
- [23] Zulkifli, Astari. (2021). *Analisis Distribusi Pendapatan Dan Kesejahteraan Pengendara Bentor (Becak Motor) di Kelurahan Siwa Kecamatan Pitumpanua Kabupaten Wajo*.
- [24] Syafrino, Aprima. (2017). *Efisiensi Dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja Dan Kesejahteraan*. “Thesis. Institut Pertanian Bogor.
- [25] Syaodih, Nana. (2006). *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- [26] Bungin, Burhan. (2005). *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Prenadamedia.
- [27] Noor, Juliansyah. (2011). *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi, Dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana
- [28] Mubyarto. (1990). *Peluang Pekerja Dan Berusaha Di Pedesaan*. Yogyakarta: BPTE UGM.
- [29] Moenir. R .(1998). *Teori-Teori Kependudukan*. Jakarta: Bina Aksara.
- [30] Akbar Aidil. 2014. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota (PetePete) Di Kota Makassar*. Skripsi. Makassar: Universitas Hasanuddin Benefit, Vol. 7 No. 2, Desember 2003, Hal. 167 – 175