

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (Studi Kasus Penarik Becak Motor di Kota Makassar)

VERALIANIS RAMADHANI



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (Studi Kasus Penarik Becak Motor di Kota Makassar)

Disusun dan diajukan oleh

**Veralianis Ramadhani
A011171029**



**DEPARTEMEN ILMU EKONOMI FAKULTAS
EKONOMI DAN BISNIS UNIVERSITAS
HASANUDDIN MAKASSAR
2023**

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (Studi Kasus Penarik Becak Motor Di Kota Makassar)

Disusun dan diajukan oleh

VERALIANIS RAMADHANI
A011171029

telah diperiksa dan disetujui untuk diuji

Pembimbing I

Pembimbing II


Fitriwati Djam'an SE., Msi
NIP : 19800821 200501 2 002


Dr. Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus, SE., Msi.
NIP : 19880113 201504 1 001

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin



Dr. Sabir, SE., M.Si
NIP . 197407152002121003

SKRIPSI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (Studi Kasus Penarik Becak Motor Di Kota Makassar)

Disusun dan di ajukan oleh:

VERALIANIS RAMADHANI
A011171029

Telah dipertahankan dalam siding ujian skripsi
pada tanggal 31 Januari 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,
Panitia Penguji

No.	Nama Penguji	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Fitriwati Djam'an SE., Msi.	Ketua	1..... 
2.	Dr. Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus SE., Msi.	Sekretaris	2..... 
3.	Dr. Abd. Rahman Razak SE., Msi.	Anggota	3..... 
4.	Muhammad Agung Ady Mangilep SE., Msi.	Anggota	4..... 

Ketua Departemen Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi dan Bisnis
Universitas Hasanuddin



PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa : **Veralianis Ramadhani**

Nomor Pokok : A011171029

Program Studi : Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi Dan Bisnis
UNHAS

Jenjang : Sarjana (S1)

Menyatakan dengan ini bahwa Skripsi dengan judul **ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN TRANSPORTASI KONVENSIONAL (STUDI KASUS PENARIK BECAK MOTOR DI KOTA MAKASSAR)** adalah karya saya sendiri dan tidak melanggar hak cipta pihak lain. Apabila dikemudian hari skripsi karya saya ini terbukti bahwa sebagian atau keseluruhannya adalah hasil karya orang lain yang saya pergunakan dengan cara melanggar hak cipta pihak lain, maka saya bersedia menerima sanksi.

Makassar, 8 Maret 2023

Yang menyatakan,



Veralianis Ramadhani
A011171029

PRAKATA

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh-

Segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, atas segala izinnya kita masih mampu menjalani kehidupan hingga saat ini, Sholawat serta salam selalu tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW dan semoga kita semua selalu ada di jalan kebajikan.

Penyusunan skripsi yang berjudul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak Motor di Kota Makassar).”** dapat terselesaikan dengan baik. Skripsi ini bukan hanya sebagai bentuk pemenuhan syarat untuk menyelesaikan studi serta untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada program studi Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Hasanuddin, akan tetapi penulisan skripsi ini berangkat dari masalah pertumbuhan ekonomi dilingkup sekitar, yang kemudian dituangkan dalam sebuah karya penelitian dalam bentuk skripsi yang ditulis dengan jujur dan sepuh hati oleh penulis dan sebagai wujud pengaplikasian ilmu yang telah penulis peroleh selama menjadi Mahasiswa.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan. Oleh sebab itu, penulis dengan terbuka akan menerima kritik maupun masukan dari pembaca terkait tulisan ini agar skripsi ini dapat berguna lebih baik bagi para pembaca. Karya tulis ini diharapkan mampu memberikan banyak pembelajaran terkait masalah yang diteliti serta membangkitkan semangat untuk melahirkan karya-karya yang mendidik.

Dalam penyusunan skripsi ini, tidak terlepas dari partisipasi beberapa pihak terkait yang telah mendukung Penulis secara penuh. Untuk itu, penulis

merasa wajib menyampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga kepada mereka secara khusus sebagai berikut:

1. Allah SWT atas segala Berkah, Rahmat, dan Kenikmatan yang telah diberikan sehingga penulis diberikan Kesehatan, kelancaran serta 2kemudahan sehingga pemikiran serta energy penulis dapat tertuang pada setiap proses penyelesaian tugas akhir ini.
2. Kedua orang tua, Ayahanda Ali Akbar dan Ibunda Endah Kurni Astuti SH. yang tiada hentinya mendoakan anak pertamanya untuk tumbuh sukses dunia dan akhirat. Terima kasih papa dan mama atas segala doa restu dan motivasi yang diberikan sehingga memudahkan penulis dalam menghadapi segala bentuk rintangan dan proses pendewasaan dalam kehidupan.
3. Kedua saudara dan saudari, Muh. Alviansyah Akbar dan Mellyana Septiani, seluruh keluarga dari papa dan mama yang selalu mendukung penulis dalam menyelesaikan tugas akhir ini.
4. Kepada Ibu Fitriwati Djam'an SE., Msi. selaku pembimbing I dan Baoak Dr. Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus., SE. Msi. selaku pembimbing II yang senantiasa membimbing dan mengarahkan penulis selama penulisan skripsi ini.
5. Kepada Bapak Dr. Abd. Rahman Razak SE., Msi. dan Bapak Muhammad Agung Ady Mangilep SE., Msi. selaku dosen penguji terima kasih untuk segala saran dan perbaikan dan kritik yang membangun selama ujian seminar proposal dan ujian akhir skripsi. Hal tersebut membuat penulis memperoleh pengetahuan-pengetahuan yang baru.
6. Pihak departemen Ilmu Ekonomi yang senantiasa memberikan segala bantuan selama proses perkuliahan yang dijalani penulis dapat

terselesaikan.

7. Seluruh dosen FEB-UH yang telah memberikan ilmu pengetahuan, arahan, bimbingan, dan nasehat kepada penulis selama menuntut ilmu di Universitas Hasanuddin.
8. Teman-teman saya yang ikut turut serta membantu memotivasi penulis dalam hal apapun, Elsa Retno, Amelia Tilana, Risna Zulfiana, Ismi Novianti Rasyid dan Muh. Alwi yang sangat membantu perjalanan saya selama masa perkuliahan dan selalu menghibur dalam keadaan apapun.
9. Kepada teman-teman ERUD17 yang kusayangi. Terima kasih atas setiap momen kebersamaan yang telah dilewati selama masa perkuliahan dari MABA hingga sekarang.
10. Keluarga besar HIMAJIE yang telah memberikan banyak pengalaman yang sangat menyenangkan hti semasa kuliah. Terlalu banyak kenangan berharga disetiap pertemuannya dan akan selalu menjadi bahan cerita yang menarik kelak.
11. Terakhir terima kasih kepada diri sendiri karena telah menjadi pribadi yang tangguh, mandiri, dan ceria meskipun terkadang menjadi penyendiri yang selalu menyalahkan diri sendiri.

Makassar, 8 Maret 2023
Penulis,



Veralianis Ramadhani

ABSTRAK

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak Motor Di Kota Makassar)

**Veralianis Ramadhani
Fitriwati Djam'an
Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus**

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

Analysis of Factors Affecting Revenue of Conventional Transportation (Case Study of Motorized Becak Pullers in Makassar City)

**Veralianis Ramadhani
Fitriwati Djam'an
Amanus Khalifah Fil'ardy Yunus**

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.

DAFTAR ISI

SKRIPSI	ii
SKRIPSI	iii
SKRIPSI	iv
PRAKATA.....	vi
ABSTRAK.....	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
BAB II.....	9
TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Landasan Teori	9
2.1.1 Teori Pendapatan	9
2.1.2 Teori Permintaan	12
2.1.3 Teori Penawaran.....	14
2.1.4 Teori Transportasi.....	15
2.2 Hubungan Antara Variabel.....	20
2.2.1 Hubungan Antara Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan	20
2.2.2 Hubungan Jam Kerja Terhadap Pendapatan	20
2.2.3 Hubungan Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan	22
2.2.4 Hubungan Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap Pendapatan	23
2.3 Penelitian Terdahulu	24
2.4 Kerangka Konseptual.....	26
2.5 Hipotesis	27
BAB III.....	28
METODE PENELITIAN	28
3.1 Ruang Lingkup	28
3.2 Jenis Dan Sumber Data.....	28
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	28
3.4 Populasi dan Sampel	29

3.5	Metode Analisis Data.....	31
3.6	Definisi Operasional.....	32
BAB IV		33
HASIL DAN PEMBAHASAN		33
4.1	Gambaran Umum Wilayah	33
4.1.1	Kondisi Geografis.....	33
4.2	Karakteristik Responden	34
4.2.1	Karakteristik Responden Menurut Jumlah Penumpang	34
4.2.2	Karakteristik Responden Menurut Jam Kerja.....	35
4.2.3	Karakteristik Responden Menurut Pengalaman Kerja	36
4.2.4	Deskripsi Presentase Status Kepemilikan.....	37
4.2.5	Deskripsi Pendapatan Penarik Becak Motor	38
4.3	Uji Hasil Statistik	39
4.3.1	Hasil Estimasi Pengaruh Jumlah Penumpang, Jam Kerja, Pengalaman Kerja, dan Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap Pendapatan.....	39
4.3.2	Uji Signifikansi Simultan (Uji F)	41
4.3.3	Uji Koefisien Determinasi (R^2)	41
4.4	Pembahasan	42
4.4.1	Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan.....	42
4.4.2	Pengaruh Jumlah Jam Kerja Terhadap Pendapatan.....	43
4.4.3	Pengaruh Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan	43
4.4.4	Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap Pendapatan.....	44
BAB V		45
PENUTUP		45
5.1	Kesimpulan.....	45
5.2	Saran	46
DAFTAR PUSTAKA.....		48
LAMPIRAN		52

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Deskripsi Presentase Jumlah Penumpang	35
Tabel 4.2 Deskripsi Presentase Jam Kerja	36
Tabel 4.3 Deskripsi Presentase Jumlah Pengalaman Kerja Responden...	37
Tabel 4.4 Deskripsi Presentase Status Kepemilikan Kendaraan	38
Tabel 4.5 Deskripsi Pendapatan Penarik Becak Motor	39
Tabel 4.6 Hasil Estimasi Fungsi Pendapatan Penari Becak Motor di Kota Makassar	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konseptual.....	26
--	----

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Tingkat pendapatan masih menjadi indikator utama tingkat kesejahteraan masyarakat, di samping berbagai indikator sosial ekonomi lainnya. Perkembangan tingkat pendapatan masyarakat dapat dilihat dari tingkat pendapatan perkapita atau pendapatan rata-rata per penduduk. Dengan mengetahui pendapatan kesejahteraan masyarakatnya. Kesejahteraan masyarakat berusaha ditingkatkan oleh pemerintah lewat pembangunan. Dengan pembangunan di berbagai sektor, diharapkan akan meningkatkan *output* berkualitas dalam bentuk barang dan jasa.

Indonesia sebagai negara berkembang memiliki jumlah penduduk yang banyak sehingga menimbulkan permasalahan karena daya dukung infrastruktur yang masih kurang. Pertumbuhan penduduk di suatu daerah berkaitan dengan perekonomian daerah karena perkembangan pendapatan perkapita mencerminkan pertumbuhan ekonomi sehingga dapat mengukur kemajuan perekonomian suatu negara. Menurut Ernita, dkk (2013) pertumbuhan ekonomi merupakan masalah perekonomian suatu negara dalam jangka panjang menuju kesejahteraan masyarakat yang lebih baik dan dapat dikaitkan juga dengan peningkatan kapasitas produksi yang diwujudkan dalam bentuk kenaikan pendapatan nasional suatu negara.

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 (Tjakranegara, 1996).

Ketersediaan jasa transportasi berkorelasi 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).

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).

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.

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

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.

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 lokal 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).

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 moda angkutan umum.

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* ditengah-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.

Keberadaan becak motor makin hari semakin tergilas dengan perkembanganteknologi. 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.

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).

Melihat masalah yang terjadi terhadap pengemudi becak motor, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian. Penelitian ini penting untuk diteliti karena untuk mengetahui penurunan pendapatan yang diperoleh penarik becak motor di Kota Makassar. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Penarik Transportasi Konvensional (Studi Kasus Penarik Becak Motor di Kota**

Makassar).

1.2 Rumusan Masalah

1. Apakah jumlah penumpang berpengaruh terhadap pendapatan penarik becakmotor?
2. Apakah jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan penarik becak motor?
3. Apakah pengalaman kerja berpengaruh terhadap pendapatan becak motor?
4. Apakah status kepemilikan kendaraan berpengaruh terhadap pendapatan becak motor?

1.3 Tujuan Penelitian

Untuk menjawab rumusan masalah di atas, maka peneliti mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh jumlah penumpang terhadap pendapatan becak motor di kota Makassar.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh jam kerja terhadap pendapatan becak motor di kota Makassar.
3. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh pengalaman kerja terhadap pendapatan becak motor di kota Makassar.
4. Untuk mengetahui dan menganalisis pengaruh status kepemilikan kendaraan becak motor terhadap pendapatan becak motor.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dan masukan bagi industri, pemerintah, ataupun pihak-pihak terkait untuk mendorong kemajuan ekonomi transportasi.
2. Hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi para penarik becak motor di kota Makassar demi meningkatkan pendapatan atau kesejahteraannya.
3. Hasil penelitian ini diharapkan agar masyarakat lebih bijak untuk memilih moda transportasi apa yang baik digunakan sesuai dengan kondisi yang ada.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Teori Pendapatan

Di awal abad ke 20, gagasan berkenaan dengan pendapatan diperkenalkan oleh Irving Fisher dan Hicks. 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 (Jhigan, 2009).

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 Taxation* 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 (*natural wage*) atau upah yang cukup untuk pemeliharaan hidup pekerja dengan keluarganya (Malik, 2020).

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 diproduksi 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.

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).

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.

Setiap kegiatan transportasi atau pergerakan dan memiliki kaitannya atau interaksi dengan penggunaan tata guna lahan, interaksi antara kedua sektor ini saling berkaitan dan dipengaruhi oleh beberapa aspek kepentingan yang terkandung

didalamnya. Dimana setiap perubahan tata guna lahan akan berdampak pada kegiatan transportasi yang ada, begitu pula sebaliknya. Transportasi merupakan

suatu jasa yang diberikan, guna menolong orang-orang, dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat lainnya. Dengan demikian transportasi dapat diberi definisi sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kegiatan transportasi ini membutuhkan tempat yang disebut dengan prasarana transportasi. Ciri utama transportasi adalah melayani pengguna bukan berupa barang, atau komoditas. Sistem transportasi diusahakan memberikan suatu transportasi yang aman, cepat, dan murah.

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).

2.1.2 Teori Permintaan

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 waktu tertentu (Gilarso, 2007).

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.

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.

Istilah permintaan menunjukkan jumlah suatu barang atau jasa tertentu yang akan dibeli 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.

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 (Nasution, 2004).

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.

2.1.3 Teori Penawaran

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).

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 pembangunan, 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 gambarab 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).

2.1.4 Teori Transportasi

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 (Nasution, 2004).

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan sehari-hari masyarakat luas. Hanya saja alat angkutan 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).

Zaman telah berlalu seiring dengan pola dan perilaku konsumen dalam melakukan perjalanan untuk memenuhi kebutuhan hidup, kemudian dinamakan sebagai manusia atau masyarakat nomaden, yaitu sekelompok manusia atau masyarakat yang telah berpindah-pindah menurut kondisi alam lingkungan (Riswan, 2015).

Kebutuhan akan transportasi timbul dari kebutuhan manusia. Transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang memungkinkan perpindahan barang dan atau manusia dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialis atau pembagian menurut keahlian dengan suatu budaya, dan adat istiadat suatu bangsa atau daerah (Andi Riswanda, 2019).

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 diderivasikan 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.

Beberapa negara sedang berkembang, khususnya Indonesia, sektor angkutan konvensional secara perlahan terlihat semakin kurang menarik dan kurang lagi diminati, terutama oleh generasi muda. Disisi lain, kita melihat bahwa perkotaan menawarkan begitu banyak kesempatan, baik dari sektor formal maupun informal. Tambahan lagi, pertumbuhan wilayah di daerah pedalaman lebih lambat dibandingkan dengan wilayah perkotaan. Hal ini menyebabkan tersedia lebih banyak lapangan kerja serta upah gaji yang ada lebih tinggi di daerah perkotaan dibandingkan dengan daerah pedalaman (Tamin Ofyar Z, 2000).

Transportasi di darat ada beberapa macam, mulai dari kendaraan tidak bermesin seperti sepeda, delman, becak, dan sebagainya, serta kendaraan bermesin seperti motor dan mobil. Masyarakat biasanya menggunakan transportasi pribadi seperti mobil pribadi, sewaan ataupun motor untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi. Penggunaan jalan yang tidak memiliki kendaraan pribadi dapat menggunakan transportasi massal, seperti bus, angkot, ojek dan lain-lain sebagainya.

Transportasi massal (*public transportation*) adalah transportasi yang digunakan secara umum dengan pengenaan biaya bagi yang memanfaatkan jasanya. Jenis transportasi ini bisa mengangkut penumpang dalam jumlah relatif banyak (Sapta, 2009).

Prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut dan untuk mendukung pergerakan manusia dan barang (Tamin Ofyar Z, 2000).

Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat,

dimana keduanya dapat saling mempengaruhi. Hal ini disebabkan oleh pertumbuhan ekonomi keterkaitan dengan transportasi, karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas prasarana transportasi yang ada (Agus Imam Rifusa, 2010).

Pentingnya peran sektor transportasi bagi kegoatan ekonomi mengharuskan adanya sebuah sistem transportasi yang handal, efisien, dan efektif. Transportasi yang memiliki arti bahwa sistem transportasi yang memenuhi kapasitas angkut, terpadu atau terintegrasi dengan antar moda transportasi, tertib, teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau secara ekonomi. Sedangkan, efisien dalam arti beban publik sebagai pengguna jasa transportasi menjadi rendah dan memiliki kualitas yang tinggi.

Transportasi memiliki manfaat yang sangat besar dalam mengatasi permasalahan suatu kota atau daerah. Beberapa manfaat yang dapat kita rasakan seperti penghematan biaya operasi dimana penghematan ini akan sangat dirasakan bagi perusahaan yang menggunakan alat pengangkutan, seperti bus dan truk. Penghematan timbul karena bertambah baiknya keadaan sarana angkutan dan besarnya berbeda-beda sesuai dengan jenis kendaraan dan kondisi kendaraannya. Dalam hal angkutan jalan raya, penghematan tersebut dihitung untuk tiap jenis kendaraan per km, maupun untuk jenis jalan tertentu serta dengan tingkat kecepatan tertentu. Biaya-biaya yang dapat diperhitungkan untuk operasi kendaraan seperti penggunaan bahan bakar, kecepatan, naik-turunnya jalan, tikungan dan jenis permukaan jalan, penggunaan ban, pemeliharaan suku cadang, waktu supir dan waktu penumpang dan penghematan waktu (Soesilo, 1999).

2.2 Hubungan Antara Variabel

2.2.1 Hubungan Antara Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan

Pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh kebutuhan manusia untuk berpergian dari dan ke lokasi dengan tujuan mengambil bagian di 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 (Nasution, 2004).

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 jumlah pendapatannya. 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.

2.2.2 Hubungan Jam Kerja Terhadap Pendapatan

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.

Tingkat pencurahan jam kerja adalah presentasi banyaknya jam kerja yang digunakan terhadap jumlah jam kerja yang tersedia. Jam kerja dan pendapatan merupakan variabel yang sangat sulit dipisahkan. Pendapatan dan upah diperoleh seseorang dari suatu pekerjaan melalui pencurahan jam kerja untuk bekerja dalam menghasilkan barang dan jasa (Mubyarto, 1999).

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

Hubungan jam kerja dan pendapatan sangatlah erat, hal ini dapat dijelaskan bahwa setiap tenaga kerja yang jam kerjanya lebih sedikit per minggu

cenderung memperoleh pendapatan yang lebih sedikit dibandingkan dengan tenaga kerja yang lebih lama dalam seminggu.

2.2.3 Hubungan Pengalaman Kerja Terhadap Pendapatan

Findeisen (2013), dalam penelitiannya menggunakan *panel* sosial ekonomi di Jerman terkait pekerjaan dan keanekaragaman resiko pekerjaan. Tenaga kerja mudamenjadi sampel dalam penelitian ini, namun tidak ditemukan pekerja yang mau mengambil resiko karena belum memiliki pengalaman kerja. Pekerja yang memiliki pengalaman kerja lebih berani dalam menghadapi resiko. Pengalaman kerja dimasa lalu menjadi pelajaran untuk perkerjaan dimasa akan datang, sehingga tidak terulang kegagalan dimasa lalu. Dengan memiliki pengalaman kerja, pekerja akan lebih siaga dan siap menghadapi berbagai hambatan.

Pengalaman memiliki kecenderungan terhadap meningkatnya pendapatan pengemudi angkutan umum. Pengalaman membuat pengemudi dapat mengatur kapan waktu 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 pengetahun dan keterampilan.

Bertambahnya pengalaman di dalam mengerjakan suatu pekerjaan atau memproduksi suatu barang, dapat menurunkan biaya operasional. Semakin tinggi pengalaman pekerja, maka semakin efisien dan efektif dalam proses bekerja sehingga dapat meningkatkan pendapatan pekerja (Gitosudarmo,1999). Terkait dengan penelitian di atas, George (2005) berpendapat bahwa pengembangan mutu modal manusia dapat melalui pengalaman kerja.

Pengalaman kerja seseorang dapat meningkatkan keterampilan sehingga dapat bekerja lebih efisien dan efektif. Tenaga kerja yang berpengalaman lebih terampil dalam menyelesaikan pekerjaannya.

2.2.4 Hubungan Status Kepemilikan Kendaraan Terhadap Pendapatan

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 variabel-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 sopirpete-pete.

Simbolon (2003) dalam bukunya *Ekonomi Transportasi* mengungkapkan bahwa Penggunaan kendaraan pribadi dalam melakukan kegiatan distribusi akan mengurangi biaya transportasi sehingga dapat memberi keuntungan bagi perusahaan dan demikian sebaliknya jika dalam proses distribusi dengan menggunakan kendaraan sewa maka biaya yang akan dikeluarkan juga semakin besar.

2.3 Penelitian Terdahulu

Andi Yusrita (2019), 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), 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 bentordalam 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.

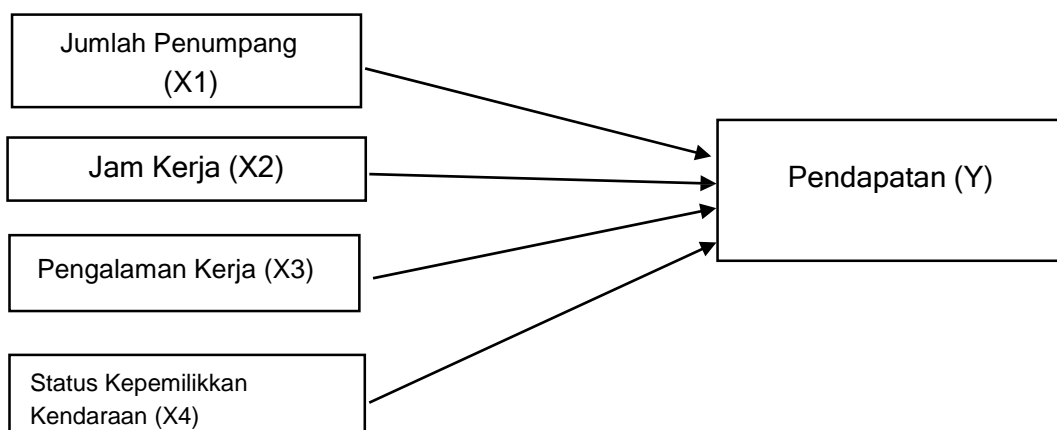
Aprima Syafrino (2017), tentang Efisiensi dan Dampak Ojek Online Terhadap Kesempatan Kerja dan Kesejahteraan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dibandingkan dengan angkutan kota (Angkot), ojek online merupakan alat transportasi yang lebih efisien dalam hal waktu perjalanan, namun sebaliknya untuk 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 mampumeningkatkan pendapatan pengemudi ojek online.

Raina Dwi Riyanto (2012), tentang Segmentasi Pasar Dan Elastisitas Permintaan Angkutan Daerah. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa elastisitas perminataan terhadap tarif bersifat elastis, sementara terhadap waktu perjalanan, frekuensi, kebersihan dan keterawatan, bus berhenti bersifat elastis.

Raga (2013), tentang Kinerja Pelayanan Transportasi. Hasil penelitian ini menyatakan bahwa kinerja pelayanan masing-masing moda transportai perlu diperbaiki atau ditingkatkan terutama untuk moda transportasi jalan rel

khususnya untuk kelas ekonomi, baik pada sebelum keberangkatan, selama dalam perjalanan dan pada stasiun tujuan penumpang.

2.4 Kerangka Konseptual



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

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.

Kerangka konseptual diatas 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.

Menurut Rhamadhany dkk (2015), pengalaman memiliki kecenderungan terhadap meningkatnya pendapatan pengemudi angkutan umum. Pengalaman membuat pengemudi dapat mengatur kapan waktu 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.

2.5 Hipotesis

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.