

**ANALISIS BANTUAN MODAL PROGRAM PEMBERDAYAAN
EKONOMI KERAKYATAN TERHADAP PENDAPATAN
PENGENDARA BECAK MOTOR DI KOTA PANGKAJENE
KABUPATEN SIDENRENG RAPPANG**

*An Analysis on Capital Aid of Populist Economic Empowerment Program
for Motor Becak Drivers' Income in Pangkajene City
of Sidenreng Rappang Regency*

ARIEF GUNAWAN SUKARDIN



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007**

**ANALISIS BANTUAN MODAL PROGRAM PEMBERDAYAAN EKONOMI
KERAKYATAN TERHADAP PENDAPATAN PENGENDARA
BECAK MOTOR DI KOTA PANGKAJENE
KABUPATEN SIDENRENG RAPPANG**

*An Analysis on Capital Aid of Populist Economic Empowerment Program
for Motor Becak Drivers' Income in Pangkajene City
of Sidenreng Rappang Regency*

T E S I S

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar Magister

**Pada Program Studi
Pengelolaan Lingkungan Hidup
Konsentrasi Perencanaan Kependudukan dan SDM**

**Disusun dan Diajukan Oleh
ARIEF GUNAWAN SUKARDIN**

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2007**

TESIS

ANALISIS BANTUAN MODAL PROGRAM PEMBERDAYAAN EKONOMI KERAKYATAN TERHADAP PENDAPATAN PENGENDARA BECAK MOTOR DI KOTA PANGKAJENE KABUPATEN SIDENRENG RAPPANG

Disusun dan diajukan oleh

ARIEF GUNAWAN SUKARDIN
P0306205208

Telah dipertahankan di depan panitia ujian tesis
pada tanggal 26 Mei 2007
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui
Komisi Penasehat

Prof. Dr. Sulaiman Asang, MS

Ketua

Ketua Program Studi
Pengelolaan Lingkungan Hidup

Dr. Paulus Uppun, MA

Anggota

Ketua Program Pascasarjana
Universitas Hasanuddin

Dr. Ir. Didi Rukmana, MS

Prof. Dr. dr. A. Razak Thaha, MSc

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

N a m a : ARIEF GUNAWAN SUKARDIN

Nomor Pokok : P0306205508

Program Studi : Pengelolaan Lingkungan Hidup (PLH)

Konsentrasi : Perencanaan Kependudukan dan SDM

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil kerja saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini merupakan hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 30 Mei 2007

Yang membuat pernyataan

Arief Gunawan Sukardin

P R A K A T A

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah rabbil'alamin, puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT atas petunjuk dan karunia-Nya akhirnya penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah ini dalam bentuk tesis dengan judul ***Analisis Bantuan Modal Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan terhadap Pendapatan Pengendara Bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang***. Penulisan tesis ini merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan studi pada Program Studi Pengelolaan Lingkungan Hidup Pascasarjana Universitas Hasanuddin.

Penulisan tesis ini dapat diselesaikan berkat petunjuk dan arahan dari komisi penasehat Bapak Prof. Dr. H. Sulaiman Asang, MS sebagai ketua komisi dan Bapak Dr. Paulus Uppun, MA sebagai anggota komisi, dengan ketulusan hati dalam membimbing penulis mulai dari awal penelitian sampai selesainya tesis ini.

Ucapan terima kasih kepada Ibunda Hj. Murni Kuruseng dan Ayahanda Drs.H.Sukardin BM yang tak henti-hentinya mendoakan anakda semoga menjadi anak yang berguna serta saudara-saudaraku yang tercinta. Kepada Keluarga Bapak Ir. H. Abu Laddong, MS yang telah memberikan semangat dalam menjalani perkuliahan.

Teristimewa buat istriku tercinta Husniwati, SE serta anak-anakku tersayang Muhammad Rafli Hidayatullah dan Muhammad Akbar Alhafidz yang menjadi inspirasi dalam kehidupan penulis dengan segala kesabaran dan perhatian yang tulus serta senantiasa memberikan dorongan dan semangat selama kuliah hingga selesainya tesis ini.

Pada kesempatan yang berbahagia ini penulis haturkan terima kasih dan penghargaan kepada kepada :

1. Rektor Universitas Hasanuddin dan Direktur Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
2. Bapak Dr. Ir. Didi Rukmana, MS Ketua Program Studi Pengelolaan Lingkungan Hidup Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Prof. Dr. H. Tahir Kasnawi, SU selaku Ketua Konsentrasi Perencanaan Kependudukan dan SDM.
4. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan ilmunya kepada penulis sampai menyelesaikan studi pada Program Pengelolaan Lingkungan Hidup Konsentrasi Perencanaan Kependudukan dan SDM.
5. Gubernur Sulawesi Selatan dan Bupati Sidenreng Rappang atas Kesempatan dan peluang yang diberikan sehingga penulis dapat melanjutkan pendidikan pada Program Pascasarjana.
6. Kepala Badan Kepegawaian Daerah Provinsi Sulawesi Selatan dan Kabupaten Sidenreng Rappang atas segala bantuan yang diberikan selama masa studi pada Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin.

7. Rekan-rekan Mahasiswa Program Perencanaan Kependudukan dan SDM angkatan V serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah membantu mulai dari awal sampai selesainya tesis ini.

Dengan segala kemampuan yang dimiliki, penulis telah berusaha semaksimal mungkin untuk menyempurnakan isi tesis ini, namun karena keterbatasan penulis sebagai manusia biasa sehingga masih terdapat kekurangan. Kiranya penulisan tesis ini dapat berguna bagi pembaca, terutama bagi penulis. Semoga apa telah dilakukan mendapatkan balasan yang setimpal dari Allah SWT. *Amin ya rabbal'alam.*

Makassar, 30 Mei 2007.

Arief Gunawan Sukardin

ABSTRAK

ARIEF GUNAWAN SUKARDIN. *Analisis Bantuan Modal Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan Terhadap Pendapatan Pengendara Becak Motor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.* (dibimbing oleh Sulaiman Asang dan Paulus Uppun).

Penelitian ini bertujuan (1) mengetahui hubungan bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan terhadap pendapatan dan (2) mengetahui hubungan faktor umur, pendidikan, jam kerja, jumlah tanggungan, pengalaman kerja, dan status kepemilikan dengan pendapatan pengendara becak.

Lokasi penelitian di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang. Populasi penelitian adalah semua pengendara becak yang beroperasi di Kota Pangkajene berjumlah 350 yang terdiri atas kelompok penerima bantuan dan nonpenerima bantuan. Sampel diambil secara *probability sampling* dengan cara *simple random sampling* sebanyak 100 orang. Data dianalisis dengan menggunakan analisis statistik deskriptif kuantitatif dengan menggunakan tabel frekuensi dan tabel silang. Untuk menguji hipotesis digunakan analisis *chi square* dan untuk mengukur keeratan hubungan antara variabel digunakan indeks keeratan hubungan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan pendapatan antara kelompok penerima bantuan dengan kelompok nonpenerima bantuan. Faktor umur, pendidikan, jam kerja, jumlah tanggungan dan pengalaman kerja mempunyai hubungan signifikan, dan status kepemilikan memberikan perbedaan terhadap pendapatan pengendara becak di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Kata Kunci : Bantuan Modal, Produktivitas, dan Pendapatan.

ABSTRACT

ARIEF GUNAWAN SUKARDIN. *An Analysis on Capital Aid of Populist Economic Empowerment Program for Motor Becak Drivers' Income in Pangkajene City of Sidenreng Rappang Regency (supervised by Sulaiman Asang and Paulus Uppun)*

This research aimed to find out the correlation between capital aid of populist economic empowerment program and the income of motor becak drivers in Pangkajene City of Sidenreng Rappang Regency; and to find out the correlation between age, education, work hours, number of dependents, work experience, and ownership status and the income of motor becak drivers.

This research was carried out in Sidenreng Rappang Regency. The population consisted 350 motor becak drivers in Pangkajene City of Sidenreng Rappang Regency. The sample consisted of 100 respondents who were aid receivers and non aid receivers. It was selected using probability sampling by means of simple random sampling method. The data were analyzed using quantitative descriptive statistics by means of frequency table and cross table while the hypothesis was tested using chi square analysis.

The results show that there is no difference between the income of aid receiver group and that of non aid receiver group. Age, education, work hour, number of dependents, and work experience have a significant correlation. Meanwhile, ownership status indicates any differences of income among motor becak drivers in Pangkajene City of Sidenreng Rappang Regency.

Key words : Capital aid, productivity, and income.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS	iii
PRAKATA	iv
ABSTRAK	vii
<i>ABSTRACT</i>	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Makna Pemberdayaan	8
B. Ekonomi Kerakyatan	12
C. Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan	14
D. Usaha Kecil	20
E. Kemiskinan	22
F. Becak Motor	24
G. Pendapatan	25
H. Kerangka Pemikiran	27
I. Skema Kerangka Pemikiran	33
J. Hipotesis	34

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
B. Jenis Penelitian	35
C. Populasi dan sampel	35
D. Jenis dan Sumber Data	36
E. Pengumpulan Data	37
F. Analisa Data	38
G. Definisi Operasional	41

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Daerah Penelitian	43
B. Karakteristik Responden	54
C. Hubungan Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan terhadap Pendapatan Pengendara Becak Motor	68
D. Faktor-faktor yang Berhubungan dengan Pendapatan Pengendara Becak Motor	75

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	94
B. Saran	95

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Nomor	Teks	Hal
1.	Luas Wilayah Kabupaten Sidrap menurut Kecamatan dan Persentase Luas dari Luas Kabupaten, tahun 2004.	44
2.	Penduduk Kabupaten Sidrap Menurut Kecamatan dan Rasio Jenis Kelamin, Tahun 2005.	46
3.	Penduduk Kota Pangkajene Menurut Kelurahan dan Rasio Jenis Kelamin, Tahun 2007.	47
4.	Penduduk Kabupaten Sidrap Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin, Tahun 2005.	47
5.	Penduduk Umur 10 tahun ke Atas menurut Jenjang Pendidikan SD, SLTP, dan SLTA yang Ditamatkan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.	49
6.	Jumlah Desa/Kelurahan, Rumah Tangga, Kepadatan Penduduk, dan Anggota Rumah Tangga Menurut Kecamatan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.	50
7.	Penduduk Usia 10 Tahun ke Atas yang bekerja Menurut Jenis Kelamin dan Jumlah Jam Kerja Di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.	51
8.	Penduduk Usia 10 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Jenis Kelamin dan Lapangan Pekerjaan Utama di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.	52
9.	PDRB per kapita Penduduk Kabupaten Sidrap Atas Dasar Harga Berlaku, Tahun 2000 – 2004.	53
10.	Distribusi Responden Menurut Kelompok Umur di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	55
11.	Distribusi Responden Menurut Tingkat Pendidikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	58
12.	Distribusi Responden Menurut Jumlah Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	59

Nomor	Teks	Hal
13.	Distribusi Responden Menurut Jumlah Tanggungan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	61
14.	Distribusi Responden Menurut Pengalaman Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	63
15.	Distribusi Responden Menurut Status Kepemilikan Bemor di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	64
16.	Distribusi Responden Menurut Jumlah Pendapatan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	66
17.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Jumlah Pendapatan dan Kelompok di Kabupaten Sidrap, 2007.	69
18.	Status Penerima Bantuan Modal Program PEK terhadap Pendapatan Pengendara Bemor di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	70
19.	Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan PEK dan Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, 2007.	71
20.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Kelompok Umur di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	76
21.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Tingkat Pendidikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	79
22.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Jumlah Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	83
23.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Jumlah Tanggungan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	85
24.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Pengalaman Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	87
25.	Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Status Kepemilikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.	90
26.	Hasil Perhitungan <i>Chi-Square</i> , Koefisien Kontigensi minimal (<i>C min</i>), Indeks Kuat Hubungan (IKH), dan Hubungan antara Variabel.	92

DAFTAR LAMPIRAN

1. Quisioner Penelitian	100
2. Rekapitulasi Hasil Quisioner	103

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kegiatan pembangunan nasional yang dilakukan pemerintah pada hakekatnya bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan seluruh masyarakat. Keluarga sebagai unit terkecil dalam masyarakat merupakan sasaran utama dari segala kebijakan pembangunan karena tingkat kesejahteraan sebuah keluarga menjadi indikator kesejahteraan masyarakat dan keberhasilan dari suatu program pembangunan.

Merupakan suatu tantangan dalam rangka mengurangi keluarga miskin di pedesaan, walaupun terjadi pertumbuhan ekonomi dan tercapainya hasil pembangunan yang berorientasi pada pemerataan, namun kenyataan di Indonesia pada tahun 2004 masih ditemui banyak masyarakat yang hidup dibawah garis kemiskinan. Dalam tahun 2007 masih akan tetap terjadi kesenjangan antara kelompok yang kaya dengan masyarakat miskin.

Sudah sepatutnya kita merenungkan kondisi kemiskinan ini, sebab siapapun orangnya dan bagaimanapun tata kehidupannya, serta apapun perbuatannya, asalkan mereka tergolong dalam kategori warga Negara Indonesia, tentu akan sepakat bahwa yang paling dibutuhkan adalah kondisi kemakmuran dan meninggalkan kemiskinan (Sasmita, 1995).

Wacana tentang penanggulangan kemiskinan menjadi bahan publikasi dari berbagai media, tidak hanya semakin bertambahnya keluarga

miskin di Indonesia, yang disebabkan oleh krisis ekonomi yang berkepanjangan. Dilain pihak bantuan pemerintah yang makin bertambah dengan tujuan membantu keluarga miskin. Wacana tersebut, bukan merupakan tindakan yang tepat untuk mengurangi kemiskinan, melainkan akan lebih meningkatkan ketergantungan masyarakat kepada pemerintah.

Untuk menanggulangi kemiskinan perlu adanya upaya pemerintah untuk menyediakan kesempatan kerja yang dapat menyerap angkatan kerja yang termasuk kedalam sektor informal. Cara demikian akan dapat mengurangi ketergantungan masyarakat miskin terhadap bantuan-bantuan pemerintah yang sifatnya jangka pendek (Tjokroamidjojo, 1997).

Dalam upaya menanggulangi dampak krisis ekonomi yang berkepanjangan, memang diperlukan bantuan yang sifatnya sementara khususnya dalam menanggulangi keterbatasan pangan, dan titik puncak idealisme pembangunan yang paling dibutuhkan masyarakat adalah peluang dan kepastian, yakni dalam hal memperoleh penghasilan untuk memenuhi kebutuhan kehidupannya bersama keluarga (Raharjo, 1997).

Dari sekitar 200 juta jiwa penduduk Indonesia, terdapat sekitar 40 juta jiwa tergolong dalam masyarakat miskin dan 80 % diantaranya bukan membutuhkan bantuan makanan dari pemerintah, akan tetapi memerlukan peluang dan kepastian karena mereka mampu berusaha sendiri. Jadi yang dibutuhkan oleh masyarakat miskin bukan ketergantungan kepada pemerintah dalam hal bantuan modal, akan tetapi kesempatan kerja yang

menghasilkan sesuatu yang bermakna bagi kebutuhan hidup bersama keluarganya (Tirtosudiro, 1999).

Sebenarnya sudah banyak kebijakan yang telah dilaksanakan oleh pemerintah dalam rangka pembangunan ekonomi, termasuk pengembangan sektor usaha rumah tangga yang banyak menyerap tenaga kerja yang berasal dari keluarga kurang mampu dan perlu terus dikembangkan dalam sistem perekonomian Indonesia (Sasono, 1998).

Penanggulangan keluarga miskin dengan jalan mengembangkan sektor usaha kecil merupakan salah satu kebijakan pemerintah yang paling tepat, dibandingkan dengan memberikan bantuan berupa pangan (raskin) yang murah, Subsidi Bahan bakar Minyak (Subsidi BBM), Pengobatan gratis, dan bantuan tunai langsung (BLT) yang dilakukan disemua desa dan kelurahan di Kabupaten Sidenreng Rappang. Bantuan semacam ini hanya akan meningkatkan ketergantungan dan memanjakan masyarakat miskin, karena selalu ingin menerima bantuan tanpa mau berusaha, jadi bukan membina masyarakat untuk bekerja lebih produktif.

Sejalan dengan arah kebijakan pemerintah pada penerapan sistem ekonomi kerakyatan, Pemerintah Daerah Kabupaten Sidenreng Rappang melalui PERDA Nomor 13 Tahun 2002 tentang Rencana Strategi Daerah (RENSTRADA) Kabupaten Sidenreng Rappang Tahun 2001 – 2005 telah menetapkan pengembangan ekonomi rakyat sebagai salah satu kebijakan pembangunan ekonomi (Anonim, 2004).

Kebijakan ini dilaksanakan dalam bentuk suatu program yang diatur oleh Peraturan Bupati Sidenreng Rappang Nomor 24 Tahun 2002 tentang Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan yakni suatu model pemberdayaan ekonomi rakyat melalui pemberian bantuan dana sebagai modal kerja bagi usaha kecil yang disalurkan oleh satuan kerja (Dinas/Kantor) dalam bentuk pinjaman dana bergulir (Anonim, 2006a).

Untuk lebih memajukan usaha kecil dengan memadukan program pembangunan keluarga sejahtera, tidak hanya membina masyarakat untuk dapat meningkatkan produktifitasnya tetapi mengajak masyarakat untuk dapat menjadi pengusaha kecil, dengan adanya kebijakan pemerintah dalam pemberian bantuan permodalan melalui program pemberdayaan ekonomi kerakyatan bagi usaha kecil.

Upaya pengembangan usaha kecil di Kabupaten Sidenreng Rappang telah dialokasikan dana bantuan melalui program pemberdayaan ekonomi kerakyatan untuk usaha kecil dengan alokasi dana APBD tahun 2002 sebesar Rp. 565.000.000,- untuk 374 orang pengusaha kecil, tahun 2003 sebesar Rp. 600.000.000,- untuk 417 orang pengusaha kecil dan tahun 2004 sebesar Rp. 1.100.000.000,- untuk 703 orang pengusaha kecil. Khusus untuk bantuan bagi pengendara bemor dialokasikan pada tahun 2004 sebesar Rp. 211.000.000,- untuk 211 orang pengendara bemor yang resmi terdaftar pada Dinas Perhubungan (Anonim, 2004). Jika hal ini terus dikembangkan secara berkesinambungan, maka akan dapat memperlancar

kegiatan ekonomi, meningkatkan pendapatan, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat, khususnya masyarakat miskin.

Usaha kecil yang paling banyak ditekuni di Kabupaten Sidenreng Rappang antara lain pedagang campuran, industri meubel, jual bahan bangunan, pedagang buah-buahan, service elektronik, industri makanan ringan, pedagang telur, foto studio, penjual rotan, perbengkelan, pedagang tekstil, wartel, pertukangan, toko obat, pedagang kosmetik/salon, tukang emas, pedagang emas, tukang jahit, percetakan/foto copy dan pengendara becak motor.

Salah satu usaha kecil yang menjadi prioritas bantuan program ekonomi kerakyatan adalah pengendara becak. Hal ini disebabkan karena usaha becak ini merupakan usaha yang banyak digeluti oleh keluarga miskin khususnya yang berdomisili di Kota Pangkajene Kecamatan MaritengngaE Kabupaten Sidenreng Rappang.

Pengembangan usaha ekonomi produktif sektor angkutan dan informal seperti pengendara becak dengan bantuan permodalan dari pemerintah berupa bantuan dengan bunga ringan tanpa agunan akan membantu keluarga miskin di Kabupaten Sidenreng Rappang untuk meningkatkan kegiatan usaha ekonominya. Raharjo (1999), mengemukakan pemberian bantuan permodalan tanpa agunan, maupun dengan kredit bunga ringan akan memberikan peluang dan partisipasi angkatan kerja bagi masyarakat ekonomi lemah di daerah pedesaan maupun perkotaan.

Persoalannya apakah bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan mempunyai hubungan terhadap pendapatan dan kesejahteraan pengusaha kecil khususnya pengendara bemor. Hal inilah yang melatarbelakangi munculnya pemikiran untuk melakukan penelitian mengenai analisis bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana hubungan bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
2. Apakah faktor umur, pendidikan, Jam kerja, jumlah tanggungan, pengalaman kerja, dan status kepemilikan mempunyai hubungan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hubungan bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
2. Untuk mengetahui hubungan faktor umur, pendidikan, Jam kerja, jumlah tanggungan, pengalaman kerja, dan status kepemilikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk :

1. Bahan evaluasi bagi Pemerintah Kabupaten Sidenreng Rappang dalam rangka penyempurnaan program pemberdayaan ekonomi kerakyatan.
2. Mengoptimalkan program pemberdayaan ekonomi kerakyatan untuk mendukung pengembangan usaha angkutan bemor sehingga dapat meningkatkan pendapatan pengendara bemor.
3. Bahan informasi bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan pihak-pihak yang membutuhkan untuk mengetahui lebih lanjut tentang peranan usaha angkutan bemor dalam menciptakan lapangan kerja bagi keluarga miskin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Makna Pemberdayaan

Empowerment yang dalam bahasa Indonesia berarti pemberdayaan merupakan sebuah konsep yang lahir sebagai bagian dari perkembangan alam pikiran masyarakat dan kebudayaan barat utamanya Eropa. Makna pemberdayaan menurut Pranaka dan Moejarto dalam Prijono (1999), dapat diklasifikasikan dalam kecenderungan primer atau sekunder. Kecenderungan pertama menekankan kepada proses memberikan atau mengalihkan sebagian kekuasaan, kekuatan atau kemampuan kepada masyarakat atau individu menjadi lebih berdaya. Proses ini dapat dilengkapi pula dengan upaya membangun asset material guna mendukung perkembangan kemandirian mereka melalui organisasi. Sedangkan kecenderungan kedua atau kecenderungan sekunder menekankan pada proses menstimulasi, mendorong atau memotivasi individu agar mempunyai kemampuan atau keberdayaan untuk menentukan apa yang menjadi pilihan hidupnya melalui proses dialog.

Kecenderungan kedua ini dalam proses pengembangan idenya banyak dipengaruhi oleh karya Paula Freire dalam Prijono (1999), tentang konsistensi yang mengandung muatan pemikiran mengenai pemikiran kemampuan individu untuk mengontrol lingkungannya. Menurutnya kesadaran kritis dalam diri seseorang dapat dicapai dengan cara melihat ke

dalam diri sendiri serta menggunakan apa yang didengar, dilihat dan dialami untuk memahami apa yang sedang terjadi dalam kehidupannya. Dalam hal ini seseorang menganalisa sendiri masalah mereka mengidentifikasi sebab-sebabnya, menetapkan prioritas dan memperoleh pengetahuan baru. Konsistensi merupakan sesuatu yang terjadi pada diri seseorang, yang tidak dipaksakan dari luar. Analisis realitas harus dilakukan oleh orang yang dapat memutuskan sendiri apa kebutuhan dan pengalaman yang penting baginya dan bukan diputuskan oleh orang lain. Makna pemberdayaan tersebut diatas bukanlah merupakan klasifikasi yang kaku. Antar keduanya bisa saling terkait. Agar kecenderungan primer terwujud, seringkali harus melalui kecenderungan sekunder terlebih dahulu.

Ketidakterdayaan bukan menunjuk pada tidak adanya kekuatan sama sekali. Dalam realita, mereka yang tampaknya hanya memiliki sedikit kekuatan ternyata justru mampu untuk bertahan, menggulingkan, dan kadang-kadang mentransformasikan kondisi hidup mereka. Jadi kekuatan itu ada hanya saja perlu untuk ditampakkan (Kabeer dalam Priyono, 1999). Argumentasi ini didasarkan pada pandangan Talcoot Parson dalam Priyono (1999), yang membedakan kekuasaan (*power*) menjadi dua dimensi yaitu distributif dan generatif. Dimensi distributif kekuasaan diartikan sebagai kemampuan seseorang atau kelompok untuk memaksakan kehendak mereka pada orang lain, sedangkan dimensi generatif kekuasaan merupakan tindakan-tindakan yang memungkinkan masyarakat atau unit sosial untuk meningkatkan kemampuannya mengubah masa depan mereka

yang dilakukan atas pilihan mereka sendiri. Dalam hal ini, Kabeer dalam Priyono (1999), mengarahkan pada dimensi generatif kekuasaan yang dapat diciptakan melalui organisasi sosial dalam kelompok kaum marjinal untuk mendorong proses perubahan sosial yang memungkinkan mereka untuk memberikan pengaruh yang lebih besar terhadap lingkup kehidupan mereka pada tingkat lokal maupun nasional.

Konsep pemberdayaan juga di kemukakan oleh Bookman dan Morgan dalam Priyono (1999), mengemukakan pemberdayaan sebagai konsep yang sedang populer mengacu pada usaha menumbuhkan keinginan pada seseorang untuk mengaktualisasikan diri, melakukan mobilitas keatas, serta memberikan pengalaman psikologis yang membuat seseorang merasa berdaya. Lebih lanjut dikemukakan bahwa keinginan untuk mengubah keadaan yang datang dari dalam diri tersebut dapat muncul jika seseorang merasa dalam situasi tertekan dan kemudian menyadari atau mengetahui sumber tekanan tersebut.

Sementara itu menurut Kartasasmita (1996), mengemukakan bahwa pemberdayaan adalah upaya untuk membangun daya (masyarakat) dengan mendorong, memotivasi, dan membangkitkan kesadaran akan potensi yang dimilikinya serta berupaya untuk mengembangkannya. Keberdayaan masyarakat adalah unsur dasar yang memungkinkan suatu masyarakat bertahan dan dalam pengertian yang dinamis mengembangkan diri dan mencapai kemajuan. Keberdayaan masyarakat menjadi sumber dari apa yang dikenal sebagai ketahanan nasional. Memberdayakan masyarakat

berarti upaya untuk meningkatkan harkat dan martabat lapisan masyarakat yang dalam kondisi tidak mampu melepaskan diri dari perangkap kemiskinan dan keterbelakangan. Dengan kata lain memberdayakan adalah memampukan dan memandirikan masyarakat.

Lebih lanjut Kartasmita (1996), mengemukakan upaya memberdayakan masyarakat haruslah pertama-tama dimulai dengan menciptakan suasana atau iklim yang memungkinkan potensi masyarakat berkembang. Disini titik tolaknya adalah pengenalan bahwa setiap manusia, setiap masyarakat memiliki potensi yang dapat dikembangkan. Artinya tidak ada masyarakat yang sama sekali tanpa daya, karena kalau demikian akan punah. Pemberdayaan adalah upaya untuk membangun daya itu, dengan mendorong, memotivasi dan membangkitkan kesadaran akan potensi yang dimilikinya serta berupaya untuk mengembangkannya. Selanjutnya upaya itu harus diikuti dengan memperkuat potensi atau daya yang dimiliki oleh masyarakat. Dalam rangka ini diperlukan langkah-langkah lebih positif, selain dari hanya menciptakan iklim dan suasana.

Perkuatan ini meliputi langkah-langkah nyata dan menyangkut penyediaan berbagai masukan (*input*), serta membuka akses kepada berbagai peluang (*opportunities*) yang akan membuat masyarakat menjadi makin berdaya. Pemberdayaan bukan hanya meliputi penguatan individu anggota masyarakat tetapi juga pranata-pranatanya. Demikian pula pembaharuan lembaga-lembaga sosial dan pengintegrasian ke dalam

kegiatan pembangunan serta peranan masyarakat di dalamnya (Kartasasmita, 1999).

B. Ekonomi Kerakyatan

Ekonomi kerakyatan adalah sistem ekonomi yang mengikut sertakan seluruh lapisan masyarakat dalam proses pembangunan. Sistem ekonomi kerakyatan mencakup administrasi pembangunan nasional mulai dari sistem perencanaan hingga pemantauan dan pelaporan. Sesungguhnya ekonomi kerakyatan adalah demokrasi ekonomi. Di Indonesia, demokrasi ekonomi dikembangkan berdasarkan UUD 1945 dan Pancasila.

Demokrasi ekonomi Pancasila, yang juga merupakan sistem ekonomi kerakyatan, memiliki semangat musyawarah mufakat dan gotong royong, serta mengacu pada lima prinsip, yaitu (1) prinsip visi, misi, dan strategi pembangunan yang memihak kepada rakyat, yang diwujudkan dalam bentuk kebijaksanaan pembangunan. (2) Prinsip pedoman pembangunan dengan azas musyawarah dan mufakat yang diwujudkan dalam bentuk dokumen pembangunan yang benar. (3) Prinsip keterpaduan mekanisme pembangunan dengan azas keseimbangan antara kepentingan masyarakat lokal dan kepentingan nasional. (4) Prinsip koordinasi pembangunan dengan azas kebersamaan antar unsur yang terlibat dalam pembangunan secara lintas sektor. (5) Prinsip pelestarian pembangunan yang diselenggarakan melalui proses pembiayaan pembangunan, pemantauan, dan evaluasi yang dilakukan oleh rakyat (Sumodiningrat, 1999).

Menurut Mubyarto (1997), ekonomi rakyat adalah kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh rakyat yang dengan secara swadaya mengelola sumber daya yang ada yang dapat dikelolanya yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhannya. Keterkaitan lebih rinci dijelaskan bahwa ekonomi rakyat dilakukan oleh masyarakat tanpa modal besar dan dengan cara-cara swadaya. Dalam usaha ekonomi rakyat tidak ada buruh, tidak ada majikan, dan tidak mengejar untung tetapi dilakukan hanya sekadar bertahan hidup.

Karena kemampuan masyarakat tidak sama dan tidak merata, maka pemerintah berperan penting dalam menciptakan iklim kondusif sehingga setiap pelaku ekonomi akan mempunyai kemampuan sama dalam menghasilkan dan menikmati hasil pembangunan. Melalui rangkaian prinsip di atas, sistem ekonomi kerakyatan diharapkan dapat mewujudkan kesejahteraan rakyat. Kesejahteraan rakyat dapat terwujud apabila pembangunan mengarah ke perubahan struktur masyarakat. Proses perubahan struktur diawali dari proses peningkatan produksi dan distribusi yang selanjutnya dapat membuka kesempatan kerja. Kesempatan kerja menciptakan peningkatan pendapatan serta kesempatan untuk meningkatkan tabungan yang digunakan untuk pembentukan modal bagi perubahan teknologi. Perubahan teknologi ini, akhirnya akan kembali menciptakan kesempatan kerja yang lebih luas. Proses ini harus berjalan secara berkesinambungan sehingga kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia akan terwujud (Sumodiningrat, 1999).

Kartasasmita (1996), mengemukakan bahwa ekonomi kerakyatan dapat dikenal dari ciri-ciri pokoknya yang bersifat tradisional, skala usaha kecil, dan kegiatan usaha ekonomi hanya sekadar untuk bertahan hidup. Selanjutnya ekonomi kerakyatan diartikan sebagai ekonomi usaha kecil, masih lemah dan kurang tangguh untuk menghadapi dan memperoleh manfaat dari ekonomi terbuka.

C. Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan

1. Pengertian

Program pemberdayaan ekonomi kerakyatan merupakan salah satu upaya pemberdayaan masyarakat melalui pengembangan usaha ekonomi rakyat yang dilakukan dalam bentuk pemberian bantuan dana pinjaman sebagai modal kerja bagi usaha kecil (Anonim, 2004).

2. Tujuan

Adapun tujuan program sebagai berikut :

- a. Menciptakan peluang usaha dan memperluas lapangan kerja.
- b. Memenuhi kebutuhan masyarakat akan permodalan.
- c. Menghidupkan dan merangsang kegiatan produksi yang berbasis pada ekonomi rakyat.
- d. Meningkatkan pertumbuhan dan menggerakkan roda ekonomi (Anonim, 2004).

3. Sasaran

Tersalurnya bantuan pada masyarakat ekonomi lemah yang terdiri dari : petani, nelayan, peternak, pengrajin industri kecil, industri rumah tangga, pedagang kaki lima, dan kegiatan jasa lainnya (Anonim, 2004).

4. Mekanisme Pengelolaan

a. Prinsip – prinsip pengelolaan

Menurut Kartasasmita (1996), bahwa bantuan dana yang disalurkan pada masyarakat melalui program pemberdayaan ekonomi kerakyatan harus dikelola secara tertib dan tranparan dengan mengacu pada lima prinsip umum pengelolaan : Pertama, Mudah diterima dan didayagunakan oleh masyarakat sebagai pelaksana dan pengelola (*acceptable*), Kedua, Dapat dikelola masyarakat secara terbuka dan dapat dipertanggungjawabkan (*accountable*), Ketiga, Memberikan pendapatan yang memadai dan mendidik masyarakat untuk mengelola kegiatan secara ekonomis (*profitable*), Keempat, Hasilnya dapat dilestarikan oleh masyarakat sendiri sehingga menciptakan pemupukan modal (*sustainable*), Kelima, Pengelolaan dana dan pelestarian hasil dapat dengan mudah digulirkan dan dikembangkan oleh masyarakat dalam lingkup yang lebih luas (*replicable*).

Disamping prinsip-prinsip umum tersebut diatas, pengelolaan dana juga mengacu pada hal-hal khusus sebagai berikut :

1. Dianggarkan dalam APBD.
2. Digunakan untuk bantuan modal kerja bagi usaha kecil.
3. Direncanakan dari bawah (*botton up*) dengan menggunakan pendekatan partisipatif.
4. Disalurkan melalui satuan kerja (Dinas/Kantor) dalam bentuk pinjaman.
5. Memberikan peluang usaha bagi masyarakat ekonomi lemah.

b. Perencanaan

Secara garis besar penyusunan rencana program dilakukan melalui tahapan sebagai berikut :

1. Masyarakat melalui musyawarah pembangunan (MUSBANG) di tingkat Desa/Kelurahan mengusulkan jenis kegiatan usaha yang akan dilakukan.
2. Usulan tersebut kemudian dilanjutkan pada diskusi UDKP tingkat kecamatan untuk menyusun usulan rencana program yang akan diakomodir oleh Dinas/Kantor sesuai bidang tugasnya.
3. Kemudian dituangkan dalam Rancangan Repetada yang dibahas dalam RAKORBANG sebagai bahan RAPBD dan selanjutnya dianggarkan dalam APBD.

c. Pelaksanaan

Pelaksanaan program mengacu pada buku petunjuk Pengelolaan Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan dengan penegasan sebagai berikut :

1. Bappeda Kabupaten Sidenreng Rappang selaku mediator kegiatan program melakukan dengan instansi terkait dalam rangka persiapan pelaksanaan program.
2. Pembentukan kelompok kerja (POKJA) tingkat Kabupaten dengan melibatkan instansi terkait, Pokja ini bertugas : (1) menyeleksi dan menetapkan satu orang fasilitator yang juga bertindak sebagai kolektor mewakili Dinas/Kantor di tiap-tiap kecamatan, (2) mengidentifikasi jenis-jenis usaha ekonomi kerakyatan yang sesuai dan layak untuk dikembangkan, (3) menyeleksi dan menilai permohonan yang diajukan oleh masyarakat meliputi pemeriksaan, administrasi, dan rencana penggunaan anggaran, (4) memilih dan menetapkan jenis usaha dan penerima dana pinjaman dituangkan dalam Keputusan Bupati, (5) membuat naskah perjanjian antara pelaku usaha ekonomi dengan bank pelaksana yang ditunjuk.
3. Penyaluran dan pencairan dana
Mekanisme penyaluran dan pencairan dana diatur dalam Keputusan Bupati Nomor 633 Tahun 2002 tentang Mekanisme Pengelolaan Dana Pinjaman Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan pada masing-masing Unit Kerja Pengelola dalam Lingkup Pemerintah Daerah Kabupaten Sidenreng Rappang.
Untuk lebih jelasnya prosedur pengajuan usulan sebagai berikut :
Masyarakat mengajukan permohonan untuk mendapatkan bantuan modal sesuai dengan bidang usaha yang diinginkan,

kemudian usulan tersebut diajukan kepada Desa/Kelurahan dan Camat untuk diketahui, selanjutnya diajukan pada unit kerja untuk mendapatkan persetujuan. Seluruh dokumen usulan tersebut diserahkan pada Tim Pokja untuk diperiksa kelengkapan dan kelayakannya.

Untuk mekanisme pencairan dana dilakukan setelah usulan tersebut disetujui oleh Tim Pokja, untuk kemudian diteruskan ke Bank guna pencairan dana. Dana yang dicairkan dapat langsung diterima melalui rekening yang telah dibuka sebelumnya oleh pemohon (masyarakat) dengan jumlah bantuan maksimal Rp. 5.000.000,- dan minimal Rp. 250.000,-

4. Pengembalian Dana

Setiap masyarakat yang telah mendapatkan bantuan dana diwajibkan untuk mengembalikan pinjaman tersebut dalam jangka waktu 1 (satu) tahun, tidak termasuk tenggang waktu tiga bulan terhitung mulai tanggal penyaluran.

Besarnya pengembalian dana pinjaman adalah jumlah pokok ditambah bunga sebesar 6 persen pertahun atau 0,5 persen per bulan adapun untuk besarnya angsuran didasarkan pada surat pernyataan pengembalian yang telah disepakati sebelumnya.

Pengembalian dana dari masyarakat disetor kepada pembantu kolektor dan atau kolektor yang telah ditunjuk melalui Keputusan Bupati, kemudian kolektor menyetornya ke Kas Daerah.

Bagi masyarakat yang pengembalian dananya terlambat dikenakan denda sebesar 0,5 persen perbulan dari sisa tunggakan (Anonim, 2004).

d. Pelaporan

Untuk mengetahui sejauh mana kinerja pelaksanaan program dibutuhkan adanya sistem pelaporan yang cepat dan tepat, oleh karena itu paling lambat 10 bulan berikutnya (setelah pencairan dana) dibuat laporan pertanggungjawaban yang disampaikan kepada Bupati Sidenreng Rappang Cq. Bagian Keuangan dan tembusan kepada Tim Pemantau. Adapun untuk laporan penerimaan pengembalian dana pinjaman dibuat untuk setiap bulannya dan disampaikan kepada Bupati melalui Bagian Keuangan dan tembusan kepada Dinas Pendapatan Daerah dan Tim Pemantau (Anonim, 2004).

e. Pembinaan

Pembinaan merupakan bagian penting yang turut menentukan keberhasilan suatu program, dan tujuan dari pembinaan itu sendiri adalah :

1. Terlaksananya mekanisme pengelolaan secara lancar sesuai dengan pedoman yang telah ditetapkan.
2. Mengarahkan pemanfaatan dana pada tujuan dan sasaran yang ingin dicapai (Anonim, 2004).

D. Usaha Kecil

Usaha merupakan suatu aktifitas untuk mendatangkan hasil yang diinginkan, baik ditinjau dari sudut ekonomi maupun sosial, hal itu tergantung kepada orang yang melakukan usaha. Tjokroamidjojo (1997), mengemukakan usaha kecil adalah usaha ekonomi untuk menghasilkan barang dan jasa dengan permodalan yang relatif kecil bersumber dari modal sendiri atau pinjaman, menggunakan tenaga kerja keluarga, dan umumnya dilakukan dalam lingkungan rumah tangga/keluarga.

Mubyarto (1997), mengemukakan bahwa usaha kecil adalah suatu kegiatan yang berorientasi ekonomi kerakyatan dengan permodalan yang relatif kecil dengan skala keluarga atau dilakukan dalam lingkungan keluarga. Usaha ini hanya memerlukan investasi yang kecil dan tenaga kerja yang kecil pula. Sehingga surplus yang dihasilkan lebih hanya untuk mempertahankan permodalan dan yang lebih penting adalah untuk kebutuhan konsumtif bagi keluarga.

Dalam dunia bisnis dikenal adanya usaha besar dan kecil sehingga Sasono (1998), berpendapat bahwa ada tiga ukuran usaha, yaitu usaha kecil, menengah, dan besar. Usaha kecil umumnya dilakukan dalam lingkungan keluarga dengan modal yang terbatas dan bahan baku lokal, tidak terdeteksi/sulit dicacah, serta umumnya tidak memiliki izin usaha dan modalnya relatif kecil, merupakan usaha keluarga dan tenaga kerja yang digunakan relatif kecil. Usaha ini mengakar dan membudaya dikalangan

masyarakat Indonesia, sehingga pemerintah perlu melakukan program keberpihakan, karena merupakan potensi ekonomi yang bersifat fundamental.

Dipo Alam (1999), mengemukakan bahwa usaha kecil adalah suatu kegiatan ekonomi produktif yang berskala kecil dan dilakukan dalam lingkungan keluarga, tidak ada batasan mengenai modal yang digunakan. Usaha kecil ini dapat berbentuk perusahaan kecil jika memiliki surat izin usaha dari pemerintah.

Sukirno (1985), mengemukakan bahwa sektor informal identik dengan usaha kecil yang umumnya memanfaatkan bahan baku lokal tersedia dan dikelola secara tradisional. Jadi yang dimaksud usaha kecil dalam penelitian ini adalah usaha ekonomi produktif berupa usaha jasa pengangkutan bekor yang dapat menyerap dan memberikan peluang dan kesempatan kerja bagi keluarga miskin untuk meningkatkan pendapatan dan kesejahteraannya.

Selanjutnya Amang (1995), mengatakan bahwa usaha kecil dapat dilihat dari ciri-cirinya, baik perorangan maupun kelompok sebagai berikut :

- (1) Modal kecil, dalam hal tertentu kadang tenaga kerja saja merupakan faktor produksi yang digunakan,
- (2) Biaya produksi kecil,
- (3) Teknologi yang digunakan sederhana,
- (4) Mutu produksi yang dihasilkan rendah,
- (5) Pasar terbatas,
- (6) Usaha perluasan pasar selalu terbentur pada kendala peraturan, dan
- (7) Masalah pembiayaan yang disebabkan karena keterbatasan akses terhadap dunia perbankan.

E. Kemiskinan

Kemiskinan merupakan salah satu masalah yang dipunyai oleh manusia yang sama tuanya dengan usia manusia itu sendiri yang implikasi permasalahannya dapat melibatkan keseluruhan aspek kehidupan manusia. Asang (2005), mengemukakan bahwa salah satu jenis kemiskinan yang banyak dipermasalahkan oleh berbagai ahli adalah kemiskinan struktural, yaitu kemiskinan yang diderita oleh golongan masyarakat karena struktur sosial masyarakat tersebut, tidak dapat ikut menggunakan sumber-sumber pendapatan yang sebenarnya tersedia.

Parasudi (1996), mengemukakan miskin dapat didefinisikan sebagai suatu standar hidup yang rendah, yaitu adanya suatu tingkat kekurangan materi pada sejumlah atau segolongan orang dibandingkan dengan standar kehidupan yang umum berlaku dalam masyarakat yang bersangkutan. Standar hidup yang rendah ini secara langsung mempunyai hubungan terhadap tingkat keadaan kesehatan, kehidupan moral, dan harga diri mereka yang tergolong sebagai orang miskin.

Harjadi (1995), mengemukakan seseorang dapat digolongkan sebagai golongan miskin jika tidak mampu mengkonsumsi antara 900 – 1200 kalori per hari per orang, jika kurang dari itu maka ia tergolong miskin sekali. Selanjutnya Sajogyo dalam Asang (2005), mengukur kemiskinan melalui tingkat keadaan ekonomi rumah tangga, yaitu tingkat mencapai kecukupan dalam hal kebutuhan dasar manusia khususnya kebutuhan fisik berupa

pangan dan bukan pangan. Berdasarkan jenis kebutuhan minimal ini BPS menetapkan kecukupan kalori sebesar 2.100 kalori/orang/hari untuk rata-rata orang Indonesia plus satu paket kebutuhan fisik bukan pangan.

Papanek dalam Raharjo (1997), mengemukakan sebenarnya banyak tolok ukur yang dapat dijadikan pedoman bagi keluarga miskin, yakni dapat diukur menurut jumlah kalori yang dibutuhkan setiap hari, beras yang dikonsumsi, dan tingkat pendapatan seseorang. Sedangkan Faisal Basri dalam Muis (1999), mengemukakan bahwa masyarakat miskin di pedesaan dan di perkotaan berbeda, sehingga ukuran miskin merupakan ukuran relatif, namun yang pasti orang miskin itu tidak mampu memenuhi kebutuhan pangan maupun sandang secara minimal.

Suparlan (1985), mengemukakan tolok ukur yang umumnya dipakai adalah berdasarkan atas tingkat pendapatan per waktu kerja, di Indonesia digunakan ukuran waktu kerja sebulan. Dengan adanya tolok ukur tersebut maka jumlah dan siapa yang tergolong sebagai keluarga miskin dapat diketahui untuk dijadikan sebagai kelompok sasaran yang ingin ditanggulangi kemiskinannya. Tolok ukur yang telah dibuat dan digunakan di Indonesia untuk menentukan besarnya jumlah orang miskin adalah batas tingkat pendapatan per waktu kerja. Berdasarkan Suspanas tahun 2000 digunakan pendapatan Rp. 300.000,- sebagai dasar pendapatan per bulan.

Sayogyo (1986), mengemukakan seseorang dapat dikatakan miskin jika saja dirinya tidak mampu mencukupi kebutuhan pangan minimum. Kebutuhan pangan minimum adalah seseorang yang relatif kurang mampu

mengonsumsi setara 320 kilogram beras per orang per tahun. Widjaja (1987), menyatakan batas minimal konsumsi seseorang digolongkan miskin adalah mereka yang makan kurang dari 320 kilogram beras di desa dan 420 kilogram beras di kota per tahun.

F. Becak Motor (*BEMOR*)

Menurut Warpani (1990), kendaraan angkutan umum penumpang adalah angkutan yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, baik secara perorangan maupun patungan. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota seperti bus, minibus, taksi, dan pete-pete dan angkutan para transit berupa ojek, becak, delman, bajaj, dan bemor.

Salah satu angkutan umum adalah becak motor yang merupakan kendaraan perpaduan becak sebagai tempat penumpang bekapasitas satu sampai tiga orang dan motor sebagai tempat pengendara. Bemor merupakan kendaraan parasit yang oleh Silkock dalam Warpani (1990), diartikan sebagai bentuk pelayanan angkutan umum penumpang yang berada diantara sistem pelayanan bus konvensional dengan taksi. Lebih lanjut dikemukakan bahwa pengertian para transit di Amerika Utara dan Eropa termasuk pula sistem pul kendaraan (*car-pool*) dan kendaraan panggilan (*dial-a-ride*), sementara di negara sedang berkembang mencakup taksi patungan, becak, bajaj, dan bemor.

Tujuan utama keberadaan angkutan bemor adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Selain itu keberadaan bemor membuka lapangan kerja baru dan dapat meningkatkan pendapatan masyarakat khususnya keluarga miskin, yang akhirnya meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Surya, 2004).

Sebenarnya definisi tentang bemor ini masih belum jelas karena belum banyak sumber yang membahasnya sehingga dalam menetapkan kriteria kendaraan bemor, hanya didefinisikan berdasarkan bentuk fisik dari angkutan bemor yaitu kendaraan penumpang yang terdiri dari becak dan sepeda motor sebagai tenaga penggerak (Surya, 2004).

G. Pendapatan

Dengan melakukan pekerjaan yang menjadi sumber pendapatan, maka tenaga kerja tersebut tentunya akan memperoleh suatu pendapatan. Untuk menghitung tingkat pendapatan suatu keluarga dapat dilakukan dengan dua metode, yaitu metode penerimaan dan metode pengeluaran. Dengan metode penerimaan, pendapatan keluarga diperoleh dengan jalan menjumlahkan semua penerimaan dalam suatu kurung waktu, sedangkan metode pengeluaran, pendapatan rumah tangga diperoleh dengan jalan menjumlahkan semua pengeluaran dalam suatu kurung waktu. Kedua metode ini mempunyai kelemahan, dengan menggunakan metode

penerimaan seringkali menggambarkan suatu gejala *understated*, sedangkan menggunakan metode pengeluaran seringkali *overstated* (Sajogyo, 1986).

Sumber dari pendapatan terletak pada bakat, pengambilan resiko, nasib baik, kejeniusan dan kerja keras (Samuelson, 1989). Sedangkan Kuriawan dalam Herawati (2003), mengemukakan bahwa ada dua faktor yang berhubungan dengan pendapatan seseorang, yaitu :

1. Faktor internal, yang terdiri dari masa kerja dan jam kerja.
2. Faktor eksternal, yang terdiri dari umur, pendidikan dan jenis kelamin.

Pengeluaran konsumsi rumah tangga merupakan salah satu indikator untuk melihat tingkat ekonomi suatu masyarakat. Semakin tinggi pengeluaran rumah tangga, dapat dikatakan semakin baik pula tingkat ekonomi masyarakat. Tingginya pengeluaran rumah tangga dapat dilihat dari besarnya rata-rata pengeluaran rumah tangga selama suatu kurung waktu tertentu (Sajogyo, 1986).

Besarnya persentase pengeluaran rumah tangga untuk kebutuhan bahan makanan merupakan bagian yang lebih besar dibandingkan konsumsi pengeluaran non makanan selama tingkat pendapatan masih tergolong rendah. Namun sebaliknya semakin besar pendapatan rumah tangga, maka pola konsumsi pengeluaran akan bergeser semakin besar ke arah pengeluaran non makanan. Adanya pergeseran pengeluaran dari makanan ke non makanan merupakan petunjuk peningkatan kesejahteraan masyarakat (Asang, 2005).

H. Kerangka Pemikiran

Salah satu kebijakan pembangunan ekonomi Kabupaten Sidenreng Rappang yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 13 Tahun 2002 tentang Rencana Strategis Daerah (RENSTRADA) Kabupaten Sidenreng Rappang tahun 2001 – 2005 adalah Pengembangan Ekonomi Kerakyatan.

Kebijakan ini merupakan bagian dari upaya pemberdayaan masyarakat khususnya masyarakat lapisan bawah (miskin) yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah melalui satuan kerja (Dinas/Kantor) dalam bentuk pemberian bantuan dana pinjaman sebagai modal kerja bagi usaha kecil.

Tujuan, sasaran, dan mekanisme pengelolaan program PEK telah disusun dengan jelas oleh Pemerintah Daerah melalui Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA) selaku mediator kegiatan, tetapi apakah hal tersebut disusun sesuai dengan kondisi dan harapan masyarakat, apakah pelaksanaannya dilakukan secara tertib dan transparan sesuai prinsip-prinsip pengelolaan dan hubungan terhadap masyarakat penerima bantuan.

Pengembangan usaha kecil dalam menanggulangi dampak kemiskinan dapat menantang sejumlah teori bahwa kemiskinan tidak dapat dihilangkan di Indonesia, persoalan kemiskinan pasti akan muncul ke permukaan untuk itu perlu upaya penanggulangan secara berkelanjutan dan harus pandai melihat peluang dan kesempatan, jika ada peluang dan

kesempatan yang diberikan kepada keluarga miskin maka persoalan ini akan dapat ditemukan ujung pangkalnya.

Mengembangkan usaha kecil dapat dilakukan dengan memberikan peluang dan kesempatan kerja seluas-luasnya kepada masyarakat khususnya keluarga miskin untuk meningkatkan pendapatan dan taraf hidupnya sehingga akan merangsang pertumbuhan ekonomi lokal, yang menjadi andalan perbaikan ekonomi.

Sasono dalam Raharjo (1999), mengemukakan bahwa keberpihakan pemerintah dalam pengembangan usaha kecil di daerah pedesaan akan mampu menampung tenaga kerja dari masyarakat kecil. Masyarakat kecil yang dimaksud adalah keluarga miskin, kaum duafa yang selama ini kurang tersentuh oleh program pembangunan.

Banyak faktor yang berhubungan terhadap keterlibatan keluarga miskin dalam sektor informal, antara lain umur, tingkat pendidikan, tanggungan dalam keluarga, dan pengalaman dalam berusaha.

Program pengembangan usaha kecil di Kabupaten Sidenreng Rappang merupakan suatu program yang terpadu dan lintas sektoral yang dimotori oleh Dinas Perindustrian, perdagangan, Koperasi UKM dan Investasi, Dinas Transmigrasi dan tenaga kerja, serta Dinas Kependudukan dan Keluarga Berencana. Program ini sudah terlaksana tetapi belum teridentifikasi hubungannya terhadap masyarakat penerima bantuan.

Pemberian bantuan yang berupa penguatan modal melalui program pemberdayaan ekonomi kerakyatan akan memberikan peluang bagi

keluarga miskin untuk mengembangkan usaha guna meningkatkan pendapatan dan kesejahteraannya.

Masalah pokok yang paling dominan mempunyai hubungan dengan usaha kecil maupun peluang kesempatan kerja adalah masalah permodalan. Jadi dengan memberikan bantuan modal, baik yang berupa bantuan langsung ataupun pinjaman dengan bunga ringan akan berdampak positif bagi peluang kerja, khususnya keluarga miskin yang ada dipedesaan untuk melakukan usaha ekonomi yang dapat meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraannya.

Banyak faktor yang berhubungan dengan penanggulangan keluarga miskin melalui pemberian bantuan modal bagi pengendara bemor guna meningkatkan pendapatan, yaitu umur, pendidikan, Jam kerja, jumlah tanggungan, pengalaman kerja, dan status kepemilikan.

Umur merupakan salah satu indikator untuk mengetahui produktifitas seseorang. Tenaga kerja adalah penduduk yang berusia 15 tahun keatas, dimana ia mampu melakukan aktifitas ekonomi yang menghasilkan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Usia tenaga kerja ada yang digolongkan dalam usia produktif utama yaitu usia 25 sampai 49 tahun.

Tingkat pendidikan merupakan salah satu indikator penilaian atas sumber daya manusia. Pendidikan bertujuan untuk meningkatkan sumber daya manusia, sehingga dengan tingkat pendidikan yang dimiliki dapat dijadikan sebagai modal dasar untuk mengembangkan diri, termasuk dalam

mengelola usaha ekonomi yang mengantarkan kearah perbaikan kondisi ekonomi keluarga.

Jam kerja merupakan salah satu ukuran untuk mengetahui produktivitas kerja disamping output yang dihasilkan karena jam kerja dapat menunjukkan kemampuan seseorang dalam bekerja. Diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja seseorang maka semakin tinggi produktivitasnya. Berdasarkan *Labor Force Concept*, seseorang dapat digolongkan sebagai pekerja penuh dan setengah pengangguran berdasarkan jam kerjanya. Mereka yang memiliki jam kerja diatas 35 jam seminggu digolongkan sebagai pekerja penuh, sedangkan mereka yang bekerja kurang dari 35 jam seminggu digolongkan sebagai setengah pengangguran.

Jumlah tanggungan dalam keluarga merupakan suatu beban sebagai suatu akibat tingginya tingkat konsumsi yang harus dipenuhi dan berbeda dengan keluarga yang jumlah tanggungannya kecil. Besarnya jumlah tanggungan keluarga merupakan desakan moril untuk mencari peluang kerja yang dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan keluarga.

Pengalaman kerja didefinisikan sebagai lamanya seseorang menekuni pekerjaan. Becker (1993), mengemukakan bahwa *human capital* dari pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) yang dimiliki seseorang akan mendorong produktivitas kerja seseorang dan pada gilirannya akan menerima balas jasa berupa upah yang diasumsikan sama dengan produktivitas marjinal seseorang. Pengalaman kerja akan mendorong kearah peningkatan penerimaan pendapatan dimasa datang.

Status kepemilikan dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu sebagai milik sendiri dan sewa, status kepemilikan ini banyak berhubungan terhadap jam kerja dan pendapatan pengendara bemor.

Dalam konsep pendapatan, orang melakukan apa saja yang dapat memberikan imbalan berupa pendapatan. Sedangkan dalam konsep bisnis, orang membelanjakan sejumlah uang dengan harapan memperoleh pendapatan yang lebih besar.

Keterbatasan modal kerja merupakan kendala utama bagi kegiatan disektor informal. Oleh karena itu, pemberian kredit lunak akan sangat membantu usaha kecil disektor informal seperti pengendara bemor untuk berkembang dan memperoleh pendapatan yang lebih banyak.

Penelitian yang dilakukan Hellerstain dalam Madris (2007), menggunakan data *sensus of popolation US* tentang pekerja menemukan bahwa ada perbedaan upah dan pendapatan (*wage and salaries*) antara pekerja yang berumur 35 – 54 tahun dan yang berumur 55 tahun ke atas terhadap pekerja usia muda 15 – 34 tahun. Nampak bahwa semakin tinggi umur semakin tinggi pendapatan, namun pada umur tua 55 tahun ke atas pendapatan mulai menurun.

Kemudian Walsh dalam Madris (2007), menemukan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh positif terhadap tingkat pendapatan. Ada perbedaan menarik antara tingkat pendidikan dengan pengalaman kerja (kedua variabel *human capital*) dalam penelitian ini. Kalau pengalaman kerja pada awalnya berpengaruh positif dan pada suatu saat tertentu akan

berpengaruh negatif terhadap pendapatan, maka untuk variabel pendidikan tidak demikian halnya dimana tingkat pendidikan selalu berpengaruh positif terhadap pendapatan.

Hasil penelitian yang dilakukan Khaeraty (2004), menunjukkan bahwa pendidikan dan bantuan modal mempunyai hubungan terhadap pendapatan, sedangkan umur, jumlah tanggungan, dan jenis usaha tidak mempunyai hubungan terhadap pendapatan keluarga pra sejahtera dan sejahtera I di Kecamatan Mamajang Kota Makassar.

Penelitian yang dilakukan Jainuddin (2004), menunjukkan bahwa umur, pengalaman kerja dan jumlah tanggungan mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan keluarga miskin dalam melakukan kegiatan usaha ekonomi produktif di Kota Makassar.

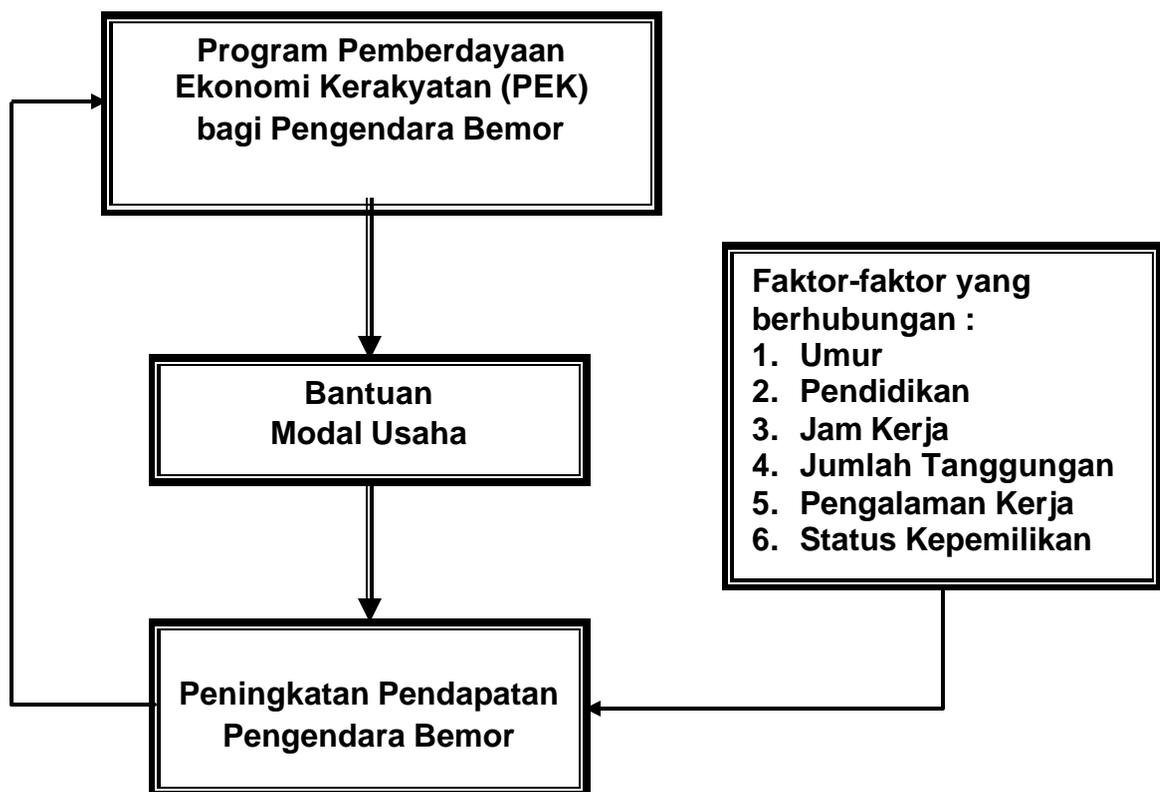
Penelitian yang dilakukan oleh Tahir (2004), menunjukkan bahwa pendidikan, pengalaman kerja, dan modal mempunyai hubungan dengan pendapatan keluarga miskin disektor industri kecil, sedangkan jumlah tanggungan tidak berpengaruh nyata terhadap pendapatan keluarga miskin disektor industri di Kabupaten Barru.

Selanjutnya penelitian yang dilakukan Amin (2001), menunjukkan bahwa terdapat hubungan signifikan antara bantuan modal Kukesra dan KPKU terhadap pendapatan wanita anggota kelompok UPPKS di Kabupaten Sidenreng Rappang.

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan informasi yang berarti untuk menjawab pertanyaan tersebut diatas, sekaligus juga melahirkan

rekomendasi bagi penyempurnaan pelaksanaan program pemberdayaan ekonomi kerakyatan dimasa yang akan datang. Kerangka pikir penelitian dapat dilihat dalam bentuk skema sebagai berikut :

I. Skema Kerangka Pemikiran



J. Hipotesis

Berdasarkan rumusan masalah dan kerangka pemikiran yang telah diuraikan, maka dapat dikemukakan hipotesis sebagai berikut :

1. Diduga bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan memberikan perbedaan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
2. Diduga faktor umur mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
3. Diduga faktor pendidikan mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
4. Diduga faktor jam kerja mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
5. Diduga faktor jumlah tanggungan mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
6. Diduga faktor pengalaman kerja mempunyai hubungan signifikan dengan pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.
7. Diduga status kepemilikan memberikan perbedaan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Pangkajene Kecamatan MaritengngaE Kabupaten Sidenreng Rappang dengan pertimbangan bahwa wilayah tersebut merupakan Ibukota kabupaten dan tempat beroperasi pengendara bemor terbesar. Dengan demikian pengambilan Kota Pangkajene Kecamatan MaritengngaE sebagai lokasi penelitian dianggap dapat memberikan gambaran yang lebih representatif mengenai karakteristik dari pengendara bemor di Kabupaten Sidenreng Rappang. Penelitian ini berlangsung selama tiga bulan dari Maret sampai Mei 2007.

B. Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan dasar penelitian survey yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk melihat secara langsung ke lapangan tentang variabel yang berhubungan pada bantuan modal program pemberdayaan ekonomi kerakyatan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

C. Populasi dan Sampel

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan untuk

dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2003). Populasi penelitian ini meliputi seluruh pengendara bemor yang beroperasi di Kota Pangkajene Kecamatan MaritengngaE Kabupaten Sidenreng Rappang. Jumlah populasi bemor kurang lebih 350 unit, terdiri dari 211 bemor yang resmi terdaftar di Dinas Perhubungan dan lebihnya merupakan bemor yang belum terdaftar.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi yang diteliti (Sugiyono, 2003). Jumlah sampel yang dipilih sebesar 50 responden dari kelompok pengendara penerima bantuan PEK dan 50 responden dari kelompok non penerima bantuan PEK, jadi terdapat 100 responden pengendara bemor. Teknik pengambilan sampel yang digunakan teknik *probability sampling* dengan menggunakan cara *simple random sampling*.

D. Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini meliputi :

1. Data Primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan, baik yang diperoleh melalui kuesioner (pertanyaan terstruktur) maupun melalui wawancara dengan responden.
2. Data Sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait khususnya data yang berhubungan dengan penelitian seperti Kantor BPS Propinsi dan Kabupaten, Dinas Koperasi UKM dan Investasi, Dinas Perhubungan, Badan Keluarga Berencana dan Kependudukan.

E. Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan, maka teknik dan prosedur pengumpulan data yang digunakan adalah :

1. Angket (*Quesioner*), Singarimbun (1989), mengemukakan bahwa kuesioner bertujuan untuk memperoleh :
 - (a). Informasi yang relevan dengan tujuan survey
 - (b). Memperoleh informasi dengan realibilitas dan validitas setinggi mungkin.
2. Wawancara (*Interview*) adalah pengumpulan data yang dilakukan melalui tanya jawab langsung dengan responden yang telah ditentukan secara tertulis. Wawancara merupakan salah satu bagian yang terpenting dari setiap penelitian survey, tanpa wawancara maka kemungkinan pengumpulan data akan kehilangan informasi yang hanya dapat diperoleh dengan jalan bertanya langsung kepada responden (Singarimbun, 1989).
3. Studi Kepustakaan (*Library Research*), dimana data diperoleh melalui telaah kepustakaan terutama yang berhubungan dengan obyek penelitian.
4. Pengamatan Langsung (*Observation*), dimaksudkan untuk mengamati secara langsung aktifitas pengendara bemor di lapangan yang bertujuan untuk melengkapi hasil wawancara dan mencocokkan data hasil kuesioner.

5. Dokumentasi yaitu mencatat atau merekam data-data baku yang dianggap relevan dengan permasalahan, baik berupa grafik, tabel, skema, maupun laporan atau jurnal yang ada kaitannya dengan masalah penelitian.

F. Analisa Data

Berdasarkan permasalahan, tujuan, dan manfaat penelitian yang telah dikemukakan, maka ada beberapa pendekatan analisis yang akan digunakan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kondisi pengendara bemor dapat dilakukan dengan mengelompokkan data dalam bentuk tabel frekuensi dan tabulasi silang. Tabel frekuensi digunakan untuk melihat bagaimana keadaan suatu variabel yang diamati, terutama menyangkut kondisi responden pada variabel tersebut. Sedangkan tabulasi silang dimaksudkan untuk menggambarkan hubungan antara dua variabel yang diamati.
2. Untuk menguji hipotesis tentang hubungan antara variabel, digunakan analisis *Chi-Square*, metode ini dilakukan dengan pengukuran dan perhitungan variabel-variabel penelitian yang selanjutnya dianalisis secara statistik sebagai berikut :

$$X^2 = \sum_{i=1}^r \sum_{j=1}^k \frac{(O_{ij} - E_{ij})^2}{E_{ij}}$$

Dimana :

- X^2 = Nilai Chi-Square
- O_{ij} = Nilai frekuensi hasil observasi
- E_{ij} = Nilai frekuensi yang diharapkan
- ? = Jumlah atau total perhitungan setiap sel

3. Untuk melihat signifikansi antara variabel yang diukur maka nilai dari X^2 hitung yang telah diperoleh perlu dibandingkan dengan nilai X^2 tabel pada taraf kepercayaan tertentu yang telah ditetapkan dengan df tertentu.

$$df = (b - 1)(k - 1)$$

Dimana :

- b = jumlah baris
- k = jumlah kolom
- df = derajat kebebasan

4. Untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas (x) dan variabel terikat (y), digunakan analisis *koefisien contingency* :

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{X^2 + n}}$$

Dimana :

- C = *Koefisien Contigency*
- X^2 = Hasil perhitungan *Chi-Square*
- n = Jumlah sampel

5. Untuk mengetahui derajat asosiasi hubungan antara variabel bebas (x) dan variabel terikat (y), maka harga koefisien kontigensi minimal (C_{min}) perlu dibandingkan dengan koefisien kontigensi maksimum (C_{mak}) sesuai dengan jumlah sampel (n) yang telah ditetapkan dalam penelitian, yaitu 100 responden (Sudjana, 1992). Cara ini dilakukan dengan menggunakan rumus :

$$C_{mak} = \sqrt{\frac{m - 1}{m}}$$

Dimana :

m = Derajat Kebebasan

$$IKH = \frac{C_{min}}{C_{mak}}$$

6. Membandingkan nilai koefisien kontigen minimal (C_{min}) dengan koefisien kontigensi maksimum (C_{mak}), maka dapat diketahui nilai indeks kuat hubungan sebagai berikut :

Nilai IKH	Sebutan Hubungan
1	2
0,00 – 0,19	Sangat lemah
0,20 – 0,39	Lemah
0,40 – 0,59	Sedang
0,60 – 0,79	Kuat
0,80 – 1,00	Sangat kuat

Sumber : Sudjana, 1992.

G. Definisi Operasional

Sehubungan dengan permasalahan dalam penelitian, maka ada beberapa hal yang akan didefinisikan secara operasional, sebagai berikut :

1. Kebijakan pemerintah adalah segala peraturan yang dikeluarkan oleh pemerintah yang mempunyai keterkaitan dengan usaha kecil khususnya yang berkaitan dengan program pemberdayaan ekonomi kerakyatan.
2. Usaha kecil adalah pengendara bemor sebagai sektor ekonomi produktif yang melibatkan keluarga miskin, yang status milik sendiri maupun sewa.
3. Bemor adalah kendaraan angkutan yang merupakan perpaduan antara becak sebagai tempat penumpang yang dapat memuat satu sampai tiga orang dan sepeda motor sebagai tenaga penggerak.
4. Umur adalah usia pengendara bemor yang diklasifikasikan menjadi :
 1. Usia = 41 tahun
 2. Usia = 40 tahun
5. Pendidikan dimaksud yaitu tingkat pendidikan formal yang pernah dilalui bagi pengendara bemor yang diklasifikasikan sebagai berikut :
 1. Sekolah Lanjutan
 2. Sekolah Dasar
6. Jam kerja adalah waktu yang dipakai oleh pengendara bemor dalam melakukan pekerjaan dan diukur dalam jam per hari sebagai berikut :
 1. Jam kerja = 9 jam/hari
 2. Jam kerja = 8 jam/hari

7. Jumlah tanggungan adalah banyaknya tanggungan yang dimiliki oleh pengendara bemor yang menjadi tanggungan keluarga yang diklasifikasikan sebagai berikut :
 1. Jumlah tanggungan = 5 orang
 2. Jumlah tanggungan = 4 orang
8. Pengalaman kerja adalah lamanya seorang pengendara bemor menekuni profesinya yang berhubungan dengan jumlah penumpang yang dikenal yang diklasifikasikan sebagai berikut :
 1. Pengalaman kerja = 5 tahun
 2. Pengalaman kerja = 4 tahun
9. Status kepemilikan adalah status dari kendaraan bemor yang digunakan oleh pengendara dalam melakukan aktifitas sehari-hari terdiri dari :
 1. Milik sendiri
 2. Sewa
10. Pendapatan adalah penghasilan bersih yang diperoleh setelah dikurangi dengan pengeluaran untuk biaya operasional sehari-hari yang diklasifikasikan sebagai berikut :
 1. Pendapatan $>$ Rp. 30.000,- per hari.
 2. Pendapatan Rp. 20.000,- sampai Rp. 30.000,- per hari.
 3. Pendapatan $<$ Rp. 20.000,- per hari

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Daerah Penelitian

1. Keadaan Geografis

Kabupaten Sidenreng Rappang atau lebih dikenal dengan nama singkat Kabupaten Sidrap secara geografis berada pada bagian utara provinsi Sulawesi Selatan. Kabupaten Sidenreng Rappang ini berjarak 183 km dari Makassar ibukota provinsi Sulawesi Selatan. Selain dikenal sebagai daerah lumbung pangan nasional juga merupakan sentra peternakan ayam petelur di Kawasan Timur Indonesia.

Daerah ini memiliki motto *Resopa Temmangingngi Namalomo Naletei Pammase Dewata* (Bahasa Bugis) artinya hanya dengan kerja keras yang tak kenal lelah maka Rahmat Allah SWT akan tercurah. Kota Pangkajene dikenal sebagai Kota "BERAS" (Bersih, Elok, Rapih, Aman, dan Sopan). Secara geografis Kabupaten Sidrap terletak diantara titik koordinat 3°43' - 4°09' LS dan 119°41' - 120°10' BT. Dengan ketinggian antara 10 m - 1500 m dari permukaan laut dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah Timur dengan Kabupaten Wajo dan Kabupaten Luwu
- Sebelah Selatan dengan Kabupaten Soppeng dan Kabupaten Barru
- Sebelah Barat dengan Kota Parepare dan Kabupaten Pinrang
- Sebelah Utara dengan Kabupaten Enrekang

Secara keseluruhan luas wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang berkisar 1.883,25 km² yang secara administratif terbagi dalam 11 Kecamatan dan 105 Desa/Kelurahan (Anonim, 2006b).

Tabel 1. Luas Wilayah Kabupaten Sidrap menurut Kecamatan dan Persentase Luas dari Luas Kabupaten, tahun 2004.

No	Kecamatan	Luas (Ha)	Persentase Terhadap Luas Kabupaten
1	Panca Lautang	15.393	8,17
2	Tellu LimpoE	10.320	5,48
3	Watang Pulu	15.131	8,03
4	Baranti	5.389	2,86
5	Panca Rijang	3.402	1,81
6	Kulo	7.500	3,98
7	MaritengngaE	6.590	3,50
8	Watang Sidenreng	12.081	6,42
9	Pitu Riawa	21.043	11,17
10	Dua PituE	6.999	3,72
11	Pitu Riase	84.477	44,86
Jumlah		188.325	100,00

Sumber : BPS Kabupaten Sidrap, 2005.

Pada tabel diatas dapat dilihat bahwa luas Kecamatan MaritengngaE 6.590 Ha atau 3,50 persen dari total luas Kabupaten Sidenreng Rappang. Kecamatan MaritengngaE terletak ditengah-tengah wilayah Kabupaten Sidenreng Rappang yang terdiri dari 12 Desa/Kelurahan. Ibukota Kecamatan MaritengngaE adalah Kota Pangkajene yang terdiri dari 7 Kelurahan.

2. Keadaan Demografi

Mengetahui masalah kependudukan dengan berbagai permasalahannya tentu terkait dengan jumlah penduduk, struktur penduduk, perkembangan penduduk, dan kualitas penduduk, hal ini penting dalam kaitannya dengan urusan mensejahterakan masyarakat. Tanpa mengetahui secara pasti kondisi penduduk suatu daerah akan mempersulit untuk menghitung pendapatan perkapita penduduk sebagai upaya untuk mengetahui tingkat keberhasilan program pembangunan yang telah dilaksanakan.

Jumlah penduduk yang besar, tidak hanya merupakan asset bagi pembangunan nasional, akan tetapi juga merupakan masalah nasional, terutama kaitannya dengan penyediaan kesempatan kerja, pengangguran, kemiskinan yang menyebabkan keterbelakangan suatu daerah. Olehnya itu perlu adanya suatu kebijakan masalah kependudukan melalui program keluarga berencana dan pembangunan kualitas sumber daya manusia, penyediaan kesempatan kerja, dan keberpihakan ekonomi kerakyatan berdasarkan potensi daerah, termasuk potensi penduduk.

Penduduk Kabupaten Sidenreng Rappang tahun 2005 tercatat sebanyak 248.479 jiwa yang terdiri dari 118.878 jiwa laki-laki dan 129.601 jiwa perempuan, dimana penyebaran penduduk tidak berpola dengan konsentrasi penduduk terbesar pada Kecamatan MaritengngaE sebanyak 38.965 jiwa, sedangkan terkecil jumlah penduduknya adalah Kecamatan

Kulo sebanyak 11.926 jiwa. Adapun jumlah penduduk berdasarkan kecamatan dan sex rasionya sebagai berikut :

Tabel 2. Penduduk Kabupaten Sidrap Menurut Kecamatan dan Rasio Jenis Kelamin, Tahun 2005.

No	Kecamatan	Jenis Kelamin		Jumlah	Sex Ratio
		Laki-laki	Perempuan		
1	Panca Lautang	8.167	9.001	17.168	91
2	Tellu LimpoE	9.961	11.213	21.174	89
3	Watang Pulu	11.921	12.888	24.809	92
4	Baranti	12.222	13.567	25.789	90
5	Panca Rijang	11.574	12.866	24.440	90
6	Kulo	5.490	6.436	11.926	85
7	MaritengngaE	18.537	20.428	38.965	91
8	Watang Sidenreng	7.519	8.288	15.807	91
9	Pitu Riawa	11.290	11.775	23.065	96
10	Dua PituE	12.778	13.674	26.452	93
11	Pitu Riase	9.419	9.465	18.884	100
Jumlah		118.878	129.601	248.479	92

Sumber : BPS Kabupaten Sidrap, 2005.

Perbandingan jenis kelamin di Kabupaten Sidenreng Rappang antara jumlah penduduk laki-laki dengan jumlah penduduk perempuan perbedaanya tidak terlalu mencolok dengan sex rasio 92. Jumlah penduduk Kecamatan MaritengngaE sebanyak 38.965 orang yang terdiri dari 18.537 laki-laki dan 20.428 perempuan. Untuk melihat lebih jelas jumlah penduduk Kota Pangkajene menurut Kelurahan dan rasio jenis kelamin dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 3. Penduduk Kota Pangkajene Menurut Kelurahan dan Rasio Jenis Kelamin, Tahun 2007.

No	Kelurahan	Jenis Kelamin		Jumlah	Sex Ratio
		Laki-laki	Perempuan		
1	Pangkajene	3.201	3.625	17.168	88
2	Rijang Pittu	2.068	2.503	21.174	83
3	Lakessi	1.261	1.255	24.809	100
4	Lutang Benteng	2.347	2.667	25.789	88
5	Wala	1.783	1.875	24.440	95
6	Majjelling	1.635	2.002	11.926	82
7	Majjelling Wattang	1.299	1.471	38.965	88
Jumlah		13.594	15.398	28.992	88

Sumber : Kantor Kecamatan MaritengngaE, 2007.

Berdasarkan kelompok umur jumlah penduduk maka lebih banyak pada usia produktif yaitu usia antara 15 – 49 tahun dibanding kelompok umur 0 – 6 tahun. Untuk melihat lebih jelas gambaran penduduk berdasarkan kelompok umur di Kabupaten Sidenreng Rappang dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 4. Penduduk Kabupaten Sidrap Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin, Tahun 2005.

No	Kelompok Umur (tahun)	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	0 – 6	13.663	12.673	26.336
2	7 – 14	24.344	21.724	46.068
3	15 – 49	62.401	74.343	136.744
4	= 50	18.470	20.861	39.331
Jumlah		118.878	129.601	248.479

Sumber : BPS Kabupaten Sidrap, 2005.

Berdasarkan kelompok umur jumlah penduduk maka lebih banyak pada usia produktif yaitu usia antara 15 – 49 tahun berjumlah 136.744 jiwa. Sedangkan kelompok umur yang paling kecil adalah 0 – 6 tahun sebanyak 26.336 jiwa. Tabel diatas menunjukkan bahwa kelompok umur 15 – 49 tahun mempunyai jumlah terbesar atau sekitar 55,03 persen dan kelompok umur tersebut merupakan umur produktif untuk melaksanakan kegiatan ekonomi.

Kualitas sumber daya manusia secara spesifik dapat dilihat dari tingkat pendidikan penduduk usia 10 tahun ke atas. Komposisi penduduk menurut tingkat pendidikan tertinggi yang ditamatkan memberikan gambaran tentang kualitas sumber daya manusia. Ditinjau dari tingkat pendidikannya, sebagian besar penduduk Kabupaten Sidenreng Rappang yang berusia 10 tahun keatas telah tamat Sekolah Dasar. Pada tabel dapat dilihat tingkat pendidikan yang paling banyak adalah tamatan Sekolah Dasar dan ini menandakan pula bahwa tingkat pendidikan yang paling banyak menganggur adalah tamatan Sekolah Dasar, dan untuk melihat jenjang pendidikan yang ditamatkan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 5. Penduduk Umur 10 tahun ke Atas menurut Jenjang Pendidikan SD, SLTP, dan SLTA yang Ditamatkan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.

No	Kecamatan	SD	SLTP	SLTA
1	Panca Lautang	2.167	507	-
2	Tellu LimpoE	2.528	581	378
3	Watang Pulu	3.388	676	383
4	Baranti	3.554	1.007	-
5	Panca Rijang	3.486	1.689	1.388
6	Kulo	1.339	223	-
7	MaritengngaE	5.093	2.383	823
8	Watang Sidenreng	1.975	191	-
9	Pitu Riawa	3.170	791	314
10	Dua PituE	3.304	1.338	345
11	Pitu Riase	2.381	126	-
Jumlah		32.384	9.512	3.781

Sumber : Kabupaten Sidrap dalam Angka, 2005.

Jika dilihat dari tabel diatas, di Kecamatan MaritengngaE terdapat 5.093 tamatan Sekolah Dasar, 2.383 tamatan SLTP dan 823 tamatan SLTA hal ini menandakan bahwa angkatan kerja lebih banyak didominasi oleh tamatan Sekolah Dasar.

Kepadatan penduduk merupakan ukuran untuk melihat seberapa besar sebaran penduduk dalam suatu wilayah. Kepadatan penduduk dapat dilihat menurut kepadatan per kilometer persegi wilayah dan dapat pula dilihat berdasarkan banyaknya anggota keluarga per rumah tangga. Untuk melihat kepadatan penduduk dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 6. Jumlah Desa/Kelurahan, Rumah Tangga, Kepadatan Penduduk, dan Anggota Rumah Tangga Menurut Kecamatan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.

No	Kecamatan	Jumlah		Rata-rata Kepadatan Penduduk (jiwa)		
		Desa/ Kelurahan	Rumah Tangga	Per Desa/ Kelurahan	Per km ²	Rumah Tangga
1	Panca Lautang	10	3.925	1.717	112	4
2	Tellu LimpoE	9	4.381	2.353	205	5
3	Watang Pulu	10	5.824	2.481	162	4
4	Baranti	8	6.282	2.865	479	4
5	Panca Rijang	8	5.811	3.055	718	4
6	Kulo	6	2.200	1.988	159	5
7	MaritengngaE	12	8.581	3.247	591	5
8	Watang Sidenreng	8	3.788	1.972	131	4
9	Pitu Riawa	12	5.194	1.922	110	4
10	Dua PituE	9	5.413	2.939	378	5
11	Pitu Riase	12	4.280	1.574	22	4
Jumlah		105	55.679	2.366	132	4

Sumber : Kabupaten Sidrap dalam Angka, 2005.

Pada tabel di atas, dapat dilihat bahwa kepadatan penduduk per kilometer persegi Kabupaten Sidenreng Rappang sebanyak 132 jiwa. Jika dibandingkan dengan rata-rata kepadatan penduduk antara kecamatan maka terdapat perbedaan yang begitu besar. Kepadatan Penduduk Kecamatan MaritengngaE sebanyak 591 jiwa per km², tetapi di Kecamatan Pitu Riase kepadatan penduduk hanya 22 jiwa per km². Penyebaran penduduk yang tidak merata banyak disebabkan karena terjadinya pengumpulan penduduk pada kecamatan tertentu, yang mempunyai fasilitas

yang lebih seperti Kecamatan MaritengngaE sebagai Ibukota Kabupaten Sidenreng Rappang.

Jumlah rumah tangga di Kabupaten Sidenreng Rappang sebanyak 55.679 dengan rata-rata anggota keluarga per rumah tangga sebanyak 4 orang, sedangkan Kecamatan MaritengngaE mempunyai rata-rata anggota keluarga per rumah tangga sebanyak 5 orang.

Jumlah jam kerja seminggu dari pekerja dapat menunjukkan besarnya tingkat produktifitas dari seorang pekerja. Pekerja dapat dikatakan sebagai pekerja penuh (*fully employment*) jika bekerja lebih dari 35 jam selama seminggu, sebaliknya dikatakan tidak bekerja penuh jika bekerja kurang dari 35 jam seminggu. Jumlah penduduk yang bekerja menurut jumlah jam kerja dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 7. Penduduk Usia 10 Tahun ke Atas yang bekerja Menurut Jenis Kelamin dan Jumlah Jam Kerja Di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.

No	Jam Kerja (per minggu)	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	0	1.202	682	1.884
2	1 – 34	23.789	7.773	31.562
3	35 – 59	38.800	11.521	50.321
4	= 60	3.530	1.721	5.251
Jumlah		67.321	21.697	89.018

Sumber : Kabupaten Sidrap dalam Angka, 2005.

Pada tabel diatas menunjukkan bahwa di Kabupaten Sidenreng Rappang terdapat 50.321 jiwa pekerja penuh yang terdiri dari laki-laki 38.800 jiwa dan perempuan 11.521 jiwa. Jumlah jam kerja tidak sepenuhnya dapat

memberikan gambaran tingkat produktifitas seseorang, terutama bagi mereka yang mempunyai jam kerja penuh tetapi penghasilan yang mereka peroleh lebih kecil atau sebaliknya.

Lapangan usaha yang ada di Kabupaten Sidenreng Rappang antara lain pertanian, industri, perdagangan, angkutan, jasa, dan lain sebagainya. Gambaran penduduk berdasarkan lapangan usaha disajikan pada tabel berikut :

Tabel 8. Penduduk Usia 10 Tahun ke Atas yang Bekerja Menurut Jenis Kelamin dan Lapangan Pekerjaan Utama di Kabupaten Sidrap, Tahun 2005.

No	Lapangan Pekerjaan Utama	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	Pertanian	43.179	9.267	52.446
2	Industri	3.277	1.474	4.751
3	Konstruksi	1.234	339	1.573
4	Perdagangan	7.650	4.291	11.491
5	Angkutan dan Komunikasi	3.519	491	4.010
6	Keuangan	162	128	290
7	Jasa	5.659	5.014	10.673
8	Lainnya	2.642	693	3.335
Jumlah		67.321	21.697	89.018

Sumber Kabupaten Sidrap dalam Angka, 2005.

Berdasarkan tabel diatas, Kabupaten Sidenreng Rappang masih di dominasi oleh sektor pertanian. Penduduk yang mempunyai lapangan pekerjaan utama disektor pertanian sebanyak sebesar 58,9 %.

Dengan makin terbukanya perekonomian Kabupaten Sidenreng Rappang, dan menurunnya pertambahan jumlah penduduk mempunyai dampak pada peningkatan Pendapatan Regional Domestik Bruto (PDRB) perkapita. Namun demikian angka tersebut tidak menggambarkan penerimaan penduduk secara nyata, karena hanya merupakan rata-rata. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 9. PDRB per kapita Penduduk Kabupaten Sidrap Atas Dasar Harga Berlaku, Tahun 2000 – 2004.

No	Tahun	Nilai (Rupiah)	Pertumbuhan (%)
1	2000	3.604.211	-
2	2001	4.224.627	17.21
3	2002	4.703.722	11.34
4	2003	4.766.569	1.34
5	2004	5.196.569	9.01
Rata-rata			9,58

Sumber : BPS Kabupaten Sidrap, 2005.

Pada tabel di atas terlihat bahwa nilai PDRB perkapita atas dasar harga belaku Kabupaten Sidenreng Rappang dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan, dengan rata-rata laju pertumbuhan 2000 – 2004 sebesar 9,58 persen pertahun. Jika dibandingkan dengan PDRB perkapita penduduk Sulawesi Selatan, maka nilai PDRB perkapitan penduduk Kabupaten Sidenreng Rappang masih lebih rendah. PDRB perkapita penduduk Sulawesi Selatan tahun 2004 sebesar Rp. 5.746.545,-.(Anonim, 2005b).

Keberhasilan program pembangunan yang telah dilaksanakan sudah memperlihatkan suatu kemajuan sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat, dimana pada tahun 2000 pendapatan perkapita sebesar Rp. 3.604.211 meningkat menjadi Rp. 5.196.569 pada tahun 2004, atau naik sebesar 44,18 %. Namun demikian masih terdapat masyarakat miskin, sehingga pelaksanaan pembangunan masih perlu dipacu secara berkesinambungan.

Sehingga sangat tepat program pemerintah dalam rangka membantu masyarakat miskin khususnya pengendara bemor dengan adanya Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan yang memberikan bantuan modal bagi pengembangan usahanya.

B. Karakteristik Responden

1. Umur Responden

Struktur umur dalam suatu masyarakat termasuk pengendara bemor merupakan hal yang cukup penting baik dalam kerangka biologis, ekonomi maupun sosial karena dapat digunakan untuk memprediksi berbagai hal, seperti kemampuan dalam melakukan kegiatan ekonomi produktif. Untuk itu dalam analisis ketenagakerjaan di Indonesia yang mengacu pada Undang-Undang No. 25 Tahun 1997 tentang Ketenagakerjaan yang berlaku secara efektif tanggal 1 Januari 1998 telah menetapkan batas usia kerja minimal 15 tahun atau tenaga kerja didefinisikan sebagai penduduk berumur 15 tahun atau lebih (Simanjuntak, 1998).

Salah satu faktor yang berhubungan terhadap keterlibatan masyarakat dalam usaha angkutan bemor adalah faktor umur. Hal ini sangat logis karena semakin tua usia seseorang kemampuan untuk melakukan kegiatan disektor ekonomi produktif makin menurun seiring dengan bertambahnya umur, disebabkan oleh kemampuan fisik relatif menurun. Sehingga dalam studi ketenagakerjaan faktor umur merupakan faktor utama bagi tenaga kerja, dimana mereka berumur = 40 tahun merupakan usia kerja paling produktif. Pengendara bemor merupakan jenis usaha yang bergerak disektor angkutan yang cukup memerlukan tenaga secara fisik. Hasil penelitian diperoleh gambaran mengenai keadaan umur responden sebagai berikut :

Tabel 10. Distribusi Responden Menurut Kelompok Umur di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Kelompok Umur	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
= 40 Tahun	34	68,0	45	90,0
= 41 Tahun	16	32,0	5	10,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 10 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor didominasi oleh kelompok umur = 40

tahun. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 68 persen yang berumur = 40 Tahun dan 32 persen yang berumur = 41 Tahun. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 90 persen yang berumur = 40 Tahun dan 10 persen yang berumur = 41 Tahun.

Hal ini disebabkan karena usia tersebut merupakan usia paling produktif dan khususnya untuk pekerjaan sebagai pengendara bemor yang cukup membutuhkan kemampuan fisik sehingga diharapkan dengan usia tersebut akan mempunyai kemampuan memperoleh pendapatan yang cukup untuk meningkatkan kesejahteraan keluarga.

2. Tingkat Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu aspek penting dalam kehidupan masyarakat yang berperan untuk meningkatkan kualitas hidup manusia. Peningkatan pendidikan mempunyai hubungan terhadap peningkatan pengetahuan dan pandangan hidup seseorang. Semakin tinggi pendidikan masyarakat, semakin baik pula kualitas sumber daya manusianya. Pendidikan merupakan suatu upaya sadar seseorang untuk meningkatkan pengetahuan, keterampilan serta memperluas wawasan. Dengan semakin tingginya tingkat pendidikan yang ditamatkan maka kesempatan mendapatkan pekerjaan yang sesuai dan penghasilan yang lebih tinggi semakin terbuka.

Searah dengan tujuan pendidikan formal adalah untuk mendidik kualitas sumber daya manusia, untuk dapat mengembangkan kemampuan

dan kapabilitas, untuk mengembangkan nalar guna memanfaatkan peluang dan kesempatan, untuk bekerja dan memperoleh penghasilan yang layak guna memenuhi kebutuhan hidup keluarga.

Di Kabupaten Sidenreng Rappang terdapat potensi sumber daya manusia yang didukung oleh kebijakan pemerintah yang melaksanakan program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan agar dapat membantu pengendara bekor dalam rangka meningkatkan pendapatan dan memperlancar kegiatan ekonomi. Pendidikan merupakan salah satu faktor yang dapat memotivasi seseorang untuk dapat melakukan usaha ekonomi produktif. Karena dengan tingkat pendidikan yang relatif memadai mereka dapat mengelola usaha dengan baik bahkan dapat memanfaatkan peluang dan kesempatan untuk melakukan usaha yang dapat meningkatkan pendapatan dalam keluarga. Namun karena disisi lain keterbatasan tingkat pendidikan yang rendah, mereka tidak dapat bersaing secara sumber daya manusia, juga tidak mampu membaca peluang dan kesempatan berusaha secara mandiri tanpa bantuan orang lain.

Pendidikan merupakan potensi dasar setelah potensi fisik yang dapat mengantarkan manusia sebagai salah satu faktor produksi untuk mengelola dan mengatur potensi sumber daya yang tersedia. Hasil penelitian diperoleh keadaan tingkat pendidikan responden sebagai berikut :

Tabel 11. Distribusi Responden Menurut Tingkat Pendidikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Tingkat Pendidikan	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Sekolah Dasar	20	40,0	9	18,0
Sekolah Lanjutan	30	60,0	41	82,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 11 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor didominasi oleh responden yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah lanjutan. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 60 persen yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah lanjutan dan 40 persen yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah dasar. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 82 persen yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah lanjutan dan 18 persen yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah dasar.

Tingkat pendidikan merupakan salah satu indikator dari kualitas tenaga kerja yang ada pada suatu daerah. Bila tingkat pendidikan tenaga kerja rata-rata sampai Sekolah Lanjutan maka dapat ditarik suatu kesimpulan sementara bahwa tenaga di daerah yang bersangkutan mempunyai kualitas yang cukup memadai, dan begitu pula sebaliknya. Bila

sebagian besar tenaga kerja tingkat pendidikannya rendah misalnya hanya tamatan Sekolah Dasar, maka dapatlah dikatakan bahwa kualitas tenaga kerja pada daerah tersebut masih rendah. Hal ini berlaku pula pada pengendara bemor di Kota Pangkajene.

3. Jam Kerja

Jam kerja selama seminggu tidak selamanya dapat menggambarkan gambaran mengenai tingkat produktivitas, terutama bagi mereka yang mempunyai jam kerja yang tinggi tetapi jumlah penghasilan yang tidak sesuai, atau mereka yang menghendaki jam kerja yang rendah tetapi mempunyai penghasilan yang besar. Hasil penelitian diperoleh jumlah jam kerja responden sebagai berikut :

Tabel 12. Distribusi Responden Menurut Jumlah Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Jam Kerja	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
= 8 jam/hari	36	72,0	19	38,0
= 9 jam/hari	14	28,0	31	62,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 12 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor pada kelompok penerima bantuan

PEK terdapat 72 persen yang mempunyai jam kerja = 8 jam/hari dan 28 persen yang mempunyai jam kerja = 9 jam/hari. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 62 persen yang mempunyai jam kerja = 9 jam/hari dan 38 persen yang mempunyai jam kerja = 8 jam/hari.

Dengan melihat jumlah jam kerja yang dilakukan maka dapat diasumsikan bahwa dari segi jam kerja mereka dapat digolongkan sebagai pekerja penuh (*fully employment*), tetapi jam kerja saja belum dapat mengukur tingkat pendapatan seseorang karena masih banyak faktor lain yang mempunyai hubungan terhadap pendapatan.

4. Jumlah Tanggungan

Jumlah tanggungan dalam keluarga merupakan suatu beban sebagai suatu akibat tingginya tingkat konsumsi yang harus dipenuhi dan berbeda dengan keluarga yang jumlah tanggungannya kecil. Besarnya jumlah tanggungan keluarga merupakan desakan moril untuk mencari peluang kerja yang dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan keluarga.

Hasil penelitian diperoleh data mengenai besarnya jumlah tanggungan dalam keluarga bagi pengendara bemor dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

Tabel 13. Distribusi Responden Menurut Jumlah Tanggungan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Tanggungan	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
= 4 orang	42	84,0	34	68,0
= 5 orang	8	16,0	16	32,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 13 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor didominasi oleh responden yang mempunyai jumlah tanggungan = 4 orang. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 84 persen yang mempunyai jumlah tanggungan = 4 orang dan 16 persen yang mempunyai jumlah tanggungan = 5 orang. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 68 persen yang mempunyai jumlah tanggungan = 4 orang dan 32 persen yang mempunyai jumlah tanggungan = 5 orang.

Tanggungan dalam keluarga merupakan suatu konsekuensi yang menuntut seseorang untuk dapat lebih giat bekerja untuk memenuhi kebutuhan dalam keluarga. Tidak hanya itu walaupun pendapatan yang diperoleh relatif lebih besar jika dibandingkan dengan jumlah tanggungan

yang besar pula, juga tergolong kecil. Pendapatan yang diperoleh harus dibagi dengan jumlah tanggungan dalam suatu keluarga.

5. Pengalaman Kerja

Pengalaman kerja didefinisikan sebagai lamanya seseorang menekuni pekerjaan. Becker (1993), mengemukakan bahwa *human capital* dari pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) yang dimiliki seseorang akan mendorong produktivitas kerja seseorang dan pada gilirannya akan menerima balas jasa berupa upah yang diasumsikan sama dengan produktivitas marginal seseorang. Pengalaman kerja akan mendorong kearah peningkatan penerimaan pendapatan dimasa datang.

Pengalaman kerja merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan pendapatan yang diperoleh. Dengan pengalaman yang dimiliki seseorang dapat belajar dari peristiwa masa lalu serta dapat meningkatkan pengetahuan dan keterampilannya dalam mengelola usaha ekonomi produktif. Sedangkan pengalaman kerja dari pengendara bemor yang dimaksud dalam penelitian ini adalah lamanya seorang pengendara bemor menekuni pekerjaan tersebut. Hal ini berhubungan dengan banyaknya pelanggan yang dikenal, berhubungan dengan jumlah pendapatan yang diperoleh.

Dari hasil penelitian diperoleh gambaran pengalaman kerja dari responden sebagai berikut :

Tabel 14. Distribusi Responden Menurut Pengalaman Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Pengalaman Kerja	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
= 4 Tahun	36	72,0	40	80,0
= 5 Tahun	14	28,0	10	20,0
Jumlah	50	100	50	100

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 14 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor didominasi oleh responden yang mempunyai pengalaman kerja = 4 tahun. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 72 persen yang mempunyai pengalaman kerja = 4 tahun dan 28 persen yang mempunyai pengalaman kerja = 5 tahun. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 80 persen yang mempunyai pengalaman kerja = 4 tahun dan 20 persen yang mempunyai pengalaman kerja = 5 tahun.

6. Status Kepemilikan

Status kepemilikan bemor dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu sebagai milik sendiri dan sistem sewa, disamping itu status kepemilikan ini banyak berhubungan terhadap jam kerja dan pendapatan pengendara bemor. Pengendara bemor yang termasuk dalam kelompok

penerima dana bantuan PEK status kepemilikannya semua milik sendiri, sedangkan status kepemilikan dari kelompok pengendara non penerima bantuan PEK ada yang merupakan milik sendiri dan ada yang menyewa dari rekannya sesama pengendara bemor. Dari hasil penelitian diperoleh gambaran status kepemilikan bemor dari responden sebagai berikut :

Tabel 15. Distribusi Responden Menurut Status Kepemilikan Bemor di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Status Kepemilikan	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
Milik Sendiri	50	100,0	17	34,0
Sewa	0	0,0	33	66,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 15 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor pada kelompok penerima bantuan PEK semuanya mempunyai status kepemilikan milik sendiri sedangkan pada kelompok non penerima bantuan didominasi oleh responden yang mempunyai status kepemilikan dengan sistem sewa. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 100 persen yang mempunyai bemor milik sendiri dan 0 persen yang status bemor sistem sewa. Sedangkan pada

kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 34 persen yang mempunyai bemor milik sendiri dan 66 persen yang mempunyai status bemor sewa.

Pada kelompok penerima bantuan PEK tidak terdapat pengendara bemor yang mempunyai status kepemilikan sewa karena syarat untuk mendapatkan bantuan adalah pengendara bemor yang mempunyai bemor dan pemilik bemor dan bantuan ini diberikan pada tahun anggaran 2004 dan realisasinya Desember tahun 2004.

7. Jumlah Pendapatan

Dengan melakukan pekerjaan yang menjadi sumber pendapatan, maka tenaga kerja tersebut tentunya akan memperoleh suatu pendapatan. Untuk menghitung tingkat pendapatan suatu keluarga dapat dilakukan dengan dua metode, yaitu metode penerimaan dan metode pengeluaran. Tetapi pada penelitian ini yang akan digunakan untuk menentukan pendapatan pengendara bemor, yaitu metode penerimaan dimana pendapatan dihitung dengan jalan menghitung penerimaan dalam suatu kurung waktu.

Dalam konsep pendapatan, orang rela melakukan apa saja yang dapat memberikan imbalan berupa pendapatan. Sedangkan dalam konsep bisnis, orang rela membelanjakan sejumlah uang dengan harapan memperoleh pendapatan yang lebih besar. Dari hasil penelitian diperoleh gambaran pendapatan dari responden sebagai berikut :

Tabel 16. Distribusi Responden Menurut Jumlah Pendapatan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Frekuensi	Persentase (%)	Frekuensi	Persentase (%)
< 20	11	22,0	3	6,0
20 – 30	15	30,0	17	34,0
> 30	24	48,0	30	60,0
Jumlah	50	100,0	50	100,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 16 dapat dilihat bahwa responden yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor didominasi oleh responden yang mempunyai jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 per hari, baik kelompok penerima bantuan PEK maupun kelompok non penerima bantuan PEK. Pada kelompok penerima bantuan PEK terdapat 48 persen pengendara bemor yang mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000, 30 persen yang mempunyai pendapatan antara Rp. 20.000 – Rp. 30.000 dan 22 persen yang mempunyai pendapatan kurang dari Rp. 20.000. Sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK terdapat 60 persen yang mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000, 34 persen yang mempunyai pendapatan antara Rp. 20.000 – Rp. 30.000 dan 6 persen yang mempunyai pendapatan kurang dari Rp. 20.000.

Besarnya pendapatan ini sangat terkait dengan aktifitas dari pengendara dalam mencari calon penumpang, jadi pengendara yang ingin mendapatkan penumpang harus aktif dan tidak hanya mangkal pada tempat-tempat tertentu. Tidak adanya perbedaan pendapatan antara kelompok penerima bantuan dengan kelompok non penerima bantuan disebabkan karena bantuan yang mereka terima tidak terkait langsung dengan jumlah pendapatan yang diterima.

Bantuan dana yang diterima hanya sebagai perangsang atau sebagai pengganti tabungan yang semestinya dihimpun dari pendapatan mereka, tetapi karena kemampuan terbatas maka dana tersebut sangat membantu dalam rangka membangun asset. Disadari bahwa kemampuan dari masyarakat untuk menciptakan tabungan masih sangat rendah, hal ini disebabkan tidak adanya surplus pendapatan karena hanya cukup digunakan untuk kebutuhan konsumsi dan belum berkembangnya budaya menabung dalam masyarakat.

Tingkat pendapatan yang diperoleh dari pengendara bemor tidaklah semua sama, pendapatan yang diperoleh berhubungan dengan beberapa faktor seperti : Umur, pendidikan, jam kerja, jumlah tanggungan, pengalaman kerja, dan status kepemilikan.

C. Hubungan Bantuan Modal Program PEK terhadap Pendapatan Pengendara Becak Motor

Penyediaan kesempatan kerja disektor informal yang dimaksudkan dalam pembahasan ini adalah tersedianya peluang kerja bagi angkatan kerja dari keluarga miskin di Kota Pangkajene pada khususnya dan Kabupaten Sidenreng Rappang pada umumnya untuk dapat bekerja sebagai pengendara becak untuk memperoleh pendapatan guna memenuhi kebutuhan hidupnya beserta keluarga.

Arti penting dari sektor informal dalam penyediaan sumber pendapatan bagi penduduk miskin tidak diragukan lagi, tetapi yang perlu dipertimbangkan bahwa sektor informal ini banyak dijadikan sebagai pekerjaan sementara bagi mereka yang belum masuk ke sektor formal atau sebagai lapangan pekerjaan bagi mereka yang tidak mempunyai pendidikan dan keterampilan yang memadai (Todaro, 2004).

Keterbatasan modal merupakan kendala utama bagi kegiatan di sektor informal. Oleh karena dengan adanya pemberian bantuan dari pemerintah sangat membantu pengendara becak sebagai salah satu sektor informal yang banyak ditekuni oleh masyarakat miskin untuk berkembang dan membuahkan keuntungan yang lebih banyak, sehingga pada akhirnya mampu menciptakan lapangan kerja dan meningkatkan pendapatan pengendara becak.

Untuk mengetahui hubungan bantuan program pemberdayaan ekonomi kerakyatan dengan pendapatan pengendara bemor dapat dilihat pada tabel silang sebagai berikut :

Tabel 17. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Kelompok di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Kelompok		Jumlah
	Penerima Bantuan PEK	Non Penerima Bantuan PEK	
< 20	22,0 (11)	6,0 (3)	14,0 (14)
20 – 30	30,0 (15)	34,0 (17)	32,0 (32)
> 30	48,0 (24)	60,0 (30)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (50)	100,0 (50)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 17 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden pada kelompok penerima bantuan PEK yang mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 48 persen sedangkan pada kelompok non penerima bantuan PEK yang mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 60 persen.

Untuk menganalisa lebih lanjut maka akan digunakan analisis *chi square* untuk melihat hubungan antara kelompok penerima bantuan PEK

dan kelompok non penerima bantuan PEK terhadap pendapatan pengendara bemor dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 18. Status Penerima Bantuan Modal Program PEK terhadap Jumlah Pendapatan Pengendara Bemor di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Kelompok		Jumlah
	Penerima Bantuan PEK	Non Penerima Bantuan PEK	
< 20	11 (7,0)	3 (7,0)	14 (14,0)
20 – 30	15 (16,0)	17 (16,0)	32 (32,0)
> 30	24 (27,0)	30 (27,0)	54 (54,0)
Jumlah (ft)	50 (50,0)	50 (50,0)	100 (100,0)

Nilai X^2 hitung = 5,364 df $(2-1)(3-1) = 2$ pada taraf 0,05 Nilai X^2 tabel = 5,991
 $C_{min} = 0,226$ $C_{max} = 0,707$ dan IKH = 0,320 Ket. ft : frekuensi teoritis.

Hasil analisis *chi square* diperoleh nilai $X^2 = 5,364$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian X^2 hitung lebih kecil daripada X^2 tabel artinya H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti bahwa tidak terdapat perbedaan pendapatan antara pengendara bemor yang memperoleh bantuan modal program PEK dengan pengendara bemor yang tidak menerima bantuan PEK. Tetapi untuk melihat variabel yang paling berpengaruh terhadap pendapatan pengendara bemor adalah jumlah jam kerja, hal ini dapat dilihat bahwa dari jumlah jam kerja yang dilakukan seseorang maka dapat diasumsikan bahwa kerja mereka dapat digolongkan

sebagai pekerja penuh (*fully employment*) atau setengah pengangguran. Untuk melihat hubungan antara jam kerja dengan pendapatan pengendara bemor penerima bantuan PEK dan non penerima bantuan PEK sebagai berikut :

Tabel 19. Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan Program PEK dan Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, 2007.

Pendapatan Rp/hari x 1000	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Jam Kerja = 8 jam/hari	Jam Kerja = 9 jam/hari	Jam Kerja = 8 jam/hari	Jam Kerja = 9 jam/hari
< 20	33,3 (10)	5,0 (1)	14,3 (3)	0,0 (0)
20 – 30	50,0 (15)	0,0 (0)	76,2 (16)	3,4 (1)
> 30	16,7 (5)	95,0 (19)	9,5 (2)	96,6 (28)
Jumlah (N)	100 (30)	100 (20)	100 (21)	100 (29)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 19 dapat dilihat bahwa jam kerja sangat menentukan besarnya pendapatan yang diperoleh pengendara bemor. Untuk pendapatan kurang dari Rp. 20.000 perhari lebih banyak dari jam kerja = 8 jam/hari. Pada kelompok penerima bantuan PEK sebesar 33,3 persen dan kelompok non penerima bantuan PEK sebesar 14,3 persen. Sedangkan untuk pendapatan lebih dari Rp. 30.000 lebih banyak dari jam kerja = 9 jam/hari. Pada kelompok penerima bantuan PEK sebesar 95 persen dan kelompok non penerima bantuan PEK sebesar 96,6 persen.

Berdasarkan asumsi dan praduga bahwa dengan adanya bantuan modal dari Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan mempunyai hubungan yang signifikan terhadap jumlah pendapatan pengendara bemor. Dengan kata lain dengan adanya bantuan tersebut diharapkan akan meningkatkan pendapatan, tetapi kenyataanya yang diperoleh tidak ada perbedaan pendapatan yang diperoleh antara pengendara bemor yang memperoleh bantuan dengan pengendara bemor yang tidak memperoleh bantuan modal.

Hal ini sangat berkaitan karena bantuan pemerintah tersebut tidak berhubungan langsung dengan faktor-faktor yang mempunyai hubungan terhadap peningkatan pendapatan pengendara bemor, melainkan hanya berperan sebagai stimulan/perangsang dan dana penunjang modal usaha yang ada sebelumnya (Anonim, 2004). Bantuan tersebut banyak digunakan sebagai uang muka untuk pengadaan bemor jadi tidak berhubungan langsung, tapi yang membedakan antara pengendara yang memperoleh bantuan dengan pengendara yang tidak mendapat bantuan terletak pada status kepemilikan bemor itu sendiri. Mereka yang mendapatkan bantuan status bemornya merupakan milik sendiri dengan jalan kredit berjangka waktu 3 tahun sedangkan mereka yang tidak memperoleh bantuan pada umumnya masih menyewa dari mereka yang memiliki bemor lebih dari satu.

Jadi dalam hal pendapatan mereka hampir sama yang diperoleh setiap hari, pengendara yang menyewa harus mengeluarkan biaya sewa Rp. 20.000,- per hari sedangkan yang menerima bantuan tadi harus

mengeluarkan biaya untuk membayar kredit pengadaan bemor sebesar Rp. 580.000,- setiap bulan. Tetapi peningkatan pendapatan dapat diperoleh ketika masa kredit sudah selesai dan bemor tersebut sudah merupakan asset yang menghasilkan, apakah itu digunakan sendiri atau dipersewakan. Masa ekonomis pemakaian bemor sekitar 5 tahun sehingga masih ada waktu sekitar 2 tahun bemor tersebut dapat menghasilkan dan setelah 5 tahun masih mempunyai nilai jual.

Hal yang menjadi masalah dalam pemberian bantuan dari program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan karena yang diberikan bantuan adalah bemornya bukan pengendara bemor tersebut, jadi mereka yang menyewa tidak mendapatkan bantuan. Sedangkan mereka yang mempunyai bemor lebih dari satu mempunyai peluang mendapatkan bantuan sesuai dengan jumlah bemor yang dimilikinya.

Masalah lain yang dijumpai di lapangan adalah tidak tegasnya pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dalam rangka menertibkan bemor liar yang setiap saat terus bertambah yang tidak diiringi dengan pertambahan jumlah penumpang, akibatnya pendapatan pengendara bemor semakin hari semakin menurun. Hubungannya dengan bantuan program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan adalah terjadinya penundaan pengembalian pinjaman. Data yang diperoleh dari Dinas Koperasi Perdagangan dan Penanaman Modal yang menyalurkan bantuan dana pemberdayaan ekonomi kerakyatan bahwa sampai pada saat penelitian ini,

belum ada pengendara bemor penerima bantuan dana PEK yang mengembalikan pinjaman yang mereka terima dengan berbagai alasan.

Rendahnya persentase pengembalian dana PEK secara umum disebabkan oleh beberapa faktor sebagai berikut : (1) Usaha yang mendapat bantuan mengalami kemacetan, (2) Kurang optimalnya upaya penagihan yang dilakukan oleh kolektor, (3) Kurang tegasnya sanksi yang diberikan bagi mereka yang belum melakukan pembayaran, (4) Adanya persepsi yang keliru dengan menganggap bahwa dana PEK merupakan bantuan pemerintah yang tidak wajib dikembalikan, dan (5) Masih ditemukan kesalahan administrasi dalam perbedaan nilai bantuan pada SK Bupati dengan nilai yang diterima masyarakat (Anonim, 2004).

Solusi pemecahan masalah yang dapat dilakukan dengan jalan menertibkan jumlah bemor yang beroperasi di Kota Pangkajene karena disamping berhubungan terhadap pendapatan pengendara bemor juga menimbulkan kesemrautan kota dan masalah lingkungan terkait dengan polusi udara. Sedapat mungkin Instansi terkait dapat menentukan jumlah bemor yang ideal sesuai dengan jumlah penduduk yang ada sehingga tidak menimbulkan masalah dikemudian hari. Bantuan dana PEK yang diterima oleh pengendara bemor dapat dengan segera dikembalikan untuk digulirkan kembali kepada mereka yang membutuhkan. Disamping itu harus didukung oleh kesadaran dari pengendara bemor bahwa dana bantuan yang diberikan oleh pemerintah tersebut bukan bantuan cuma-cuma tetapi merupakan pinjaman yang harus dikembalikan.

D. Faktor- faktor yang Berhubungan terhadap Pendapatan Pengendara Becak Motor

1. Umur dengan Pendapatan

Umur dijadikan sebagai salah satu faktor yang mempunyai hubungan terhadap pendapatan. Hal ini terkait dengan energi atau kemampuan bekerja seseorang untuk menghasilkan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Khusus pekerjaan yang banyak menggunakan fisik dalam melakukan aktifitas kerjanya, umur sangat menentukan seseorang dalam bekerja.

Umur dalam teori ketenagakerjaan disebut usia yang merupakan salah satu faktor yang mempunyai hubungan terhadap pendapatan, karena makin tua umur seseorang maka kemampuan fisik untuk terlibat dalam kegiatan ekonomi makin menurun sedangkan umur muda seseorang lebih enerjik untuk melakukan kegiatan. Dalam penentuan usia kerja, ada yang disebut umur produktif, yaitu usia 15 tahun sampai 64 tahun dimana pada masa tersebut seseorang akan dapat bekerja dengan sepenuhnya untuk memperoleh pendapatan yang lebih layak (Asang, 2005).

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan umur dengan pendapatan pengendara bemo disajikan pada tabel berikut :

Tabel 20. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Kelompok Umur di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Kelompok Umur		Jumlah
	= 40 tahun	= 41 tahun	
< 20	7,6 (6)	38,1 (8)	14,0 (14)
20 – 30	27,8 (22)	47,6 (10)	32,0 (32)
> 30	64,6 (51)	14,3 (3)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (79)	100,0 (21)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 19 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden pada kelompok umur = 40 tahun yang mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 64,6 persen sedangkan pada kelompok umur = 41 tahun yang mempunyai pendapatan antara Rp. 20.000 – Rp. 30.000 sebesar 47,6 persen.

Untuk mengetahui hubungan antara umur dengan pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 20,815$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa umur mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara umur dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,415 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,587 atau hubungan sedang. Angka ini menunjukkan bahwa umur mempunyai hubungan keeratan sekitar 59 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Hal ini sesuai dengan Penelitian yang dilakukan Hellerstain dalam Madris (2007), menggunakan data *sensus of population US* tentang pekerja menemukan bahwa ada perbedaan upah dan pendapatan (*wage and salaries*) antara pekerja yang berumur 35 – 54 tahun dan yang berumur 55 tahun ke atas terhadap pekerja usia muda 15 – 34 tahun. Nampak bahwa semakin tinggi umur semakin tinggi pendapatan, namun pada umur tua 55 tahun ke atas pendapatan mulai menurun.

2. Pendidikan dengan Pendapatan

Perusahaan besar siap mengeluarkan biaya tenaga kerja berdasarkan tingkat pendidikan, pengalaman, dan profesional yang dimiliki, hal ini didasarkan atas waktu dan biaya pelatihan relatif lebih tinggi. Berdasarkan hal tersebut maka pendidikan dapat menjadi salah satu variabel yang mempunyai hubungan terhadap pendapatan seseorang.

Secara substansial pendidikan terkadang tidak mempunyai hubungan secara langsung terhadap pendapatan, namun dengan latar belakang pendidikan yang tinggi akan mengantarkan seseorang lebih cakap

menangkap peluang dan prospek pasar serta peluang bisnis yang akan menghasilkan profit yang lebih besar dimasa yang akan datang.

Orientasi dari pemberian bantuan Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan adalah untuk meningkatkan pendapatan bagi usaha kecil agar dapat lebih sejahtera. Program ini merupakan upaya keberpihakan pemerintah kepada masyarakat golongan bawah guna membangun ekonomi fundamental yang dapat menanggulangi masalah kemiskinan. Oleh karena dengan adanya penyediaan modal dapat memberikan peluang bagi masyarakat untuk lebih berkembang, namun terkadang peluang tersebut tidak dapat dimanfaatkan oleh masyarakat miskin karena tingkat pendidikan yang dimiliki tergolong rendah (Anonim, 2004).

Seperti telah diuraikan sebelumnya bahwa mayoritas responden berpendidikan Sekolah Lanjutan Pertama. Walaupun ada sebagian yang berpendidikan Sekolah Lanjutan Atas, tetapi banyak juga yang hanya mendapatkan pendidikan sampai bangku Sekolah Dasar saja. Pekerjaan sebagai pengendara bemor ini cukup memerlukan tingkat pengetahuan yang sedikit lebih tinggi, karena dalam hal mengurus Surat Izin Mengemudi dibutuhkan pengetahuan dan keterampilan dalam beberapa tahapan tes.

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan tingkat pendidikan dengan pendapatan pengendara bemor disajikan pada tabel berikut :

Tabel 21. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Tingkat Pendidikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Tingkat Pendidikan		Jumlah
	Sekolah Dasar	Sekolah Lanjutan	
< 20	27,6 (8)	8,4 (6)	14,0 (14)
20 – 30	31,0 (9)	32,4 (23)	32,0 (32)
> 30	41,4 (12)	59,2 (42)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (29)	100,0 (71)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 21 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah dasar dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 41,4 persen sedangkan yang mempunyai tingkat pendidikan sekolah lanjutan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 59,2 persen.

Untuk mengetahui hubungan antara tingkat pendidikan dengan pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 6,601$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa tingkat pendidikan mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara tingkat pendidikan dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,249 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,352 atau hubungan lemah. Angka ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan mempunyai keeratan hubungan sekitar 35 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Hasil penelitian ini memberikan gambaran yang jelas bahwa peran angkutan bemor dalam menyediakan lapangan pekerjaan khususnya bagi keluarga miskin di Kabupaten Sidenreng Rappang, karena kenyataannya masyarakat yang menekuni pekerjaan sebagai pengendara bemor ini mempunyai peluang untuk memperoleh pendapatan yang lebih baik. Disamping itu usaha bemor ini mempunyai prospek yang baik jika dikelola dengan baik pula karena merupakan angkutan alternatif dalam kota dan sangat membantu masyarakat.

Hasil analisis menjelaskan bahwa terdapat hubungan signifikan antara tingkat pendidikan dengan pendapatan, walaupun setelah dianalisis lebih lanjut hubungannya lemah. Hal ini menjelaskan bahwa tingkat pendidikan yang cukup memadai seorang pengendara bemor cukup memberikan peluang untuk mengelola dan mengembangkan usaha untuk meningkatkan pendapatan lebih terbuka luas dibandingkan dengan responden yang hanya mempunyai pendidikan Sekolah Dasar saja.

Memang ada benarnya jika kita berpikir secara teoritis bahwa tingkat pendidikan merupakan salah satu indikator yang mempunyai hubungan

terhadap peningkatan pendapatan bagi usaha ekonomi produktif, namun pada kenyataannya ada kecenderungan masyarakat yang mempunyai pendidikan relatif tinggi lebih cenderung untuk bekerja pada sektor formal, hal ini tergambar bahwa tingkat partisipasi kerja bagi yang mempunyai tingkat pendidikan Sekolah Lanjutan sebanyak 71 persen dari jumlah responden.

Perbedaan pendapatan juga banyak dipengaruhi oleh investasi pada modal manusia, suatu istilah yang berarti bahwa sesuatu yang bernilai yang diperoleh melalui proses pendidikan. Pengembangan SDM dapat dilakukan dengan jalan pendidikan, tetapi banyak terkendala pada aspek biaya yang dibutuhkan. Todaro (2004) mengemukakan bahwa ciri utama negara sedang berkembang adalah rendahnya tingkat pendapatan nasional, pendapatan perkapita, dan distribusi pendapatan yang timpang. Akibatnya mayoritas penduduk di negara sedang berkembang hidup dibawah tekanan kemiskinan absolut, sehingga fasilitas pendidikan kurang memadai dan tingginya tingkat kegagalan menyelesaikan pendidikan.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Tahir (2004), menunjukkan bahwa pendidikan, pengalaman kerja, dan modal mempunyai hubungan dengan pendapatan keluarga miskin disektor industri kecil, sedangkan jumlah tanggungan tidak berpengaruh nyata terhadap pendapatan keluarga miskin disektor industri di Kabupaten Barru.

Pada penelitian Walsh dalam Madris (2007), menemukan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh positif terhadap tingkat pendapatan. Ada

perbedaan menarik antara tingkat pendidikan dengan pengalaman kerja (kedua variabel *human capital*) dalam penelitian ini. Kalau pengalaman kerja pada awalnya berpengaruh positif dan pada suatu saat tertentu akan berpengaruh negatif terhadap pendapatan, maka untuk variabel pendidikan tidak demikian halnya dimana tingkat pendidikan selalu berpengaruh positif terhadap pendapatan.

3. Jam Kerja dengan Pendapatan

Jam kerja merupakan salah satu ukuran untuk mengetahui produktivitas kerja disamping output yang dihasilkan karena jam kerja dapat menunjukkan kemampuan seseorang dalam bekerja. Diasumsikan bahwa semakin banyak jam kerja seseorang maka semakin tinggi produktivitasnya. Berdasarkan *Labor Force Concept*, seseorang dapat digolongkan sebagai pekerja penuh dan setengah pengangguran berdasarkan jam kerjanya. Mereka yang memiliki jam kerja diatas 35 jam seminggu digolongkan sebagai pekerja penuh (*fully employment*), sedangkan mereka yang bekerja kurang dari 35 jam seminggu digolongkan sebagai setengah pengangguran.

Jumlah jam kerja selama seminggu tidak selamanya dapat menggambarkan gambaran mengenai tingkat produktivitas, terutama bagi mereka yang mempunyai jam kerja yang tinggi tetapi jumlah penghasilan yang tidak sesuai, atau mereka yang menghendaki jam kerja yang rendah tetapi mempunyai penghasilan yang besar.

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan jam kerja dengan pendapatan pengendara bemor disajikan pada tabel berikut :

Tabel 22. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Jumlah Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Jumlah Jam Kerja		Jumlah
	= 8 jam/hari	= 9 jam/hari	
< 20	21,8 (12)	4,5 (2)	14,0 (14)
20 – 30	56,4 (31)	2,2 (1)	32,0 (32)
> 30	21,8 (12)	93,3 (42)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (55)	100,0 (45)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 22 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden yang mempunyai jumlah jam kerja = 8 jam/hari dan mempunyai pendapatan Rp. 20.000 – Rp. 30.000 sebesar 56,4 persen sedangkan yang mempunyai jumlah jam kerja = 9 jam/hari dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 93,3 persen.

Untuk mengetahui hubungan antara jumlah jam kerja dengan pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 51,448$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang

artinya bahwa jumlah jam kerja mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara jumlah jam kerja dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,583 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,825 atau hubungan sangat kuat. Angka ini menunjukkan bahwa jumlah jam kerja mempunyai keeratan hubungan sekitar 83 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Becker dalam Madris (2007), mengemukakan bahwa jumlah jam kerja yang dicurahkan oleh setiap individu di pasar kerja cukup bervariasi. Jumlah ini sangat dipengaruhi oleh tingkat upah dan beberapa faktor lain dari masing-masing individu sebagai upaya untuk mencapai tingkat *utility* tertinggi. Dalam teori ini diasumsikan, banyaknya waktu yang dicurahkan individu untuk kegiatan pasar kerja dipengaruhi oleh *initial endowment* dan tingkat upah di pasar kerja. Semakin tinggi tingkat upah di pasar kerja pada suatu batas tertentu, semakin besar jumlah waktu yang dialokasikan untuk pasar kerja. Tetapi yang terjadi pada pengendara bemor sebaliknya, karena kurangnya tingkat upah yang diterima rendah maka mereka menambah jam kerja untuk meningkatkan pendapatan yang mereka peroleh.

4. Jumlah Tanggungan dengan Pendapatan

Jumlah tanggungan dalam keluarga merupakan suatu konsekuensi yang menuntut seseorang untuk dapat lebih giat bekerja untuk memenuhi

kebutuhan dalam keluarga. Tidak hanya itu walaupun pendapatan yang diperoleh relatif lebih besar jika dibandingkan dengan jumlah tanggungan yang besar pula, juga tergolong kecil. Pendapatan yang diperoleh harus dibagi dengan jumlah tanggungan dalam suatu keluarga.

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan jumlah tanggungan dengan pendapatan pengendara bemor disajikan pada tabel berikut :

Tabel 23. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Jumlah Tanggungan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Jumlah Tanggungan		Jumlah
	= 4 orang	= 5 orang	
< 20	17,1 (13)	4,2 (1)	14,0 (14)
20 – 30	38,2 (29)	12,5 (3)	32,0 (32)
> 30	44,7 (34)	83,3 (20)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (76)	100,0 (24)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 23 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden yang mempunyai jumlah tanggungan = 4 orang dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 44,7 persen sedangkan yang mempunyai jumlah tanggungan = 5 orang dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 83,3 persen.

Untuk mengetahui hubungan antara jumlah tanggungan dengan pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 10,966$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) $0,05 = 5,991$. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa jumlah tanggungan mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara jumlah tanggungan dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,314 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,444 atau hubungan sedang. Angka ini menunjukkan bahwa jumlah tanggungan mempunyai keeratan hubungan sekitar 44 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Jumlah tanggungan dalam keluarga merupakan suatu beban sebagai suatu akibat tingginya tingkat konsumsi yang harus dipenuhi dan berbeda dengan keluarga yang jumlah tanggungannya kecil. Besarnya jumlah tanggungan keluarga merupakan desakan moril untuk mencari peluang kerja yang dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan keluarga. Hal ini yang menyebabkan pengendara bemor yang mempunyai jumlah tanggungan besar mempunyai kecenderungan bekerja lebih keras untuk memenuhi kebutuhan keluarga.

5. Pengalaman Kerja dengan Pendapatan

Pengalaman kerja merupakan salah satu faktor yang berhubungan dengan pendapatan yang diperoleh. Dengan pengalaman yang dimiliki seseorang dapat belajar dari peristiwa masa lalu serta dapat meningkatkan pengetahuan dan keterampilannya dalam mengelola usaha ekonomi produktif.

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan pengalaman kerja dengan pendapatan pengendara bemor disajikan pada tabel berikut :

Tabel 24. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Pengalaman Kerja di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Pengalaman Kerja		Jumlah
	= 4 tahun	= 5 tahun	
< 20	11,8 (9)	20,9 (5)	14,0 (14)
20 – 30	39,5 (30)	8,3 (2)	32,0 (32)
> 30	48,7 (37)	70,8 (17)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (76)	100,0 (24)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 24 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden yang mempunyai pengalaman kerja = 4 tahun dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 48,7 persen

sedangkan yang mempunyai pengalaman kerja = 5 tahun dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 70,8 persen.

Untuk mengetahui hubungan antara pengalaman kerja dengan pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 8,238$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa pengalaman kerja mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara pengalaman kerja dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,276 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,390 atau hubungan lemah. Angka ini menunjukkan bahwa pengalaman kerja mempunyai keeratan hubungan sekitar 39 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Hal ini menunjukkan bahwa pada tingkat pengalaman kerja tertentu, hubungan pengalaman kerja bersifat signifikan terhadap pendapatan sampai batas tertentu. Karena pada usia tertentu semakin tinggi usia seorang pengendara bemor semakin rendah tingkat produktivitasnya.

Pengalaman kerja didefinisikan sebagai lamanya seseorang menekuni pekerjaan. Becker (1993), mengemukakan bahwa *human capital* dari pengetahuan (*knowledge*) dan keterampilan (*skill*) yang dimiliki seseorang akan mendorong produktivitas kerja seseorang dan pada

gilirannya akan menerima balas jasa berupa upah yang diasumsikan sama dengan produktivitas marjinal seseorang. Pengalaman kerja akan mendorong kearah peningkatan penerimaan pendapatan dimasa datang.

Pada penelitian Walsh dalam Madris (2007), menemukan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh positif terhadap tingkat pendapatan. Ada perbedaan menarik antara tingkat pendidikan dengan pengalaman kerja (kedua variabel *human capital*) dalam penelitian ini. Kalau pengalaman kerja pada awalnya berpengaruh positif dan pada suatu saat tertentu akan berpengaruh negatif terhadap pendapatan, maka untuk variabel pendidikan tidak demikian halnya dimana tingkat pendidikan selalu berpengaruh positif terhadap pendapatan.

6. Status Kepemilikan Bemor dengan Pendapatan

Status kepemilikan bemor dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu sebagai milik sendiri dan sewa, disamping itu status kepemilikan mempunyai hubungan terhadap jam kerja dan pendapatan pengendara bemor.

Hasil penelitian ini akan melihat hubungan pengalaman kerja dengan pendapatan pengendara bemor disajikan pada tabel berikut :

Tabel 25. Distribusi Pengendara Bemor menurut Pendapatan dan Status Kepemilikan di Kabupaten Sidrap, Tahun 2007.

Jumlah Pendapatan (Rp/Hari x 1.000)	Status Kepemilikan		Jumlah
	Milik Sendiri	Sewa	
< 20	19,4 (13)	3,0 (1)	14,0 (14)
20 – 30	37,3 (25)	21,2 (7)	32,0 (32)
> 30	43,3 (29)	75,8 (25)	54,0 (54)
Jumlah (N)	100,0 (67)	100,0 (33)	100,0 (100)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 25 dapat dilihat jumlah pendapatan diatas Rp. 30.000 merupakan jumlah pendapatan terbanyak dari responden sebesar 54 persen. Dimana responden yang status kepemilikan merupakan milik sendiri dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 43,3 persen sedangkan yang mempunyai status kepemilikan sewa dan mempunyai pendapatan diatas Rp. 30.000 sebesar 75,8 persen.

Untuk mengetahui adanya perbedaan pada status kepemilikan terhadap pendapatan pengendara bemor maka digunakan analisis *chi square*. Hasil analisis tersebut menunjukkan nilai $X^2 = 10,342$ dan nilai tabel pada taraf kebebasan (df) 0,05 = 5,991. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa X^2 hitung lebih besar daripada X^2 tabel jadi H_0 ditolak dan H_a diterima, yang artinya bahwa status kepemilikan mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene.

Keeratan hubungan antara status kepemilikan dengan pendapatan pengendara bemor digambarkan melalui nilai koefisien kontigensi minimum (C_{min}) = 0,306 dan (C_{mak}) = 0.707 menghasilkan nilai IKH = 0,433 atau hubungan sedang. Angka ini menunjukkan bahwa status kepemilikan mempunyai hubungan keeratan sekitar 43 persen terhadap pendapatan pengendara bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang.

Pengendara bemor yang termasuk dalam kelompok penerima dana bantuan PEK status kepemilikannya semua milik sendiri karena syarat untuk mendapatkan bantuan modal yaitu harus mempunyai bemor sendiri, sedangkan status kepemilikan dari kelompok pengendara non penerima bantuan PEK ada yang merupakan milik sendiri dan ada yang menyewa. Pada umumnya pengendara bemor yang menyewa mempunyai jam kerja yang lebih banyak dibanding mereka yang status milik sendiri, hal ini disebabkan karena mereka hanya mengejar pendapatan tanpa memikirkan yang lainnya, seperti biaya pemeliharaan dan penggantian suku cadang. Pengendara bemor yang menyewa hanya menanggung biaya bahan bakar yang dipakai selama kendaraan bemor digunakan.

Hasil analisis dari semua faktor yang mempunyai hubungan terhadap pendapatan pengendara bemor, menunjukkan bahwa hubungan bantuan modal program PEK terhadap pendapatan pengendara bemor tidak terdapat perbedaan pendapatan antara pengendara bemor yang mendapat bantuan program PEK dengan pengendara bemor yang tidak memperoleh bantuan program PEK, tetapi jumlah jam kerja merupakan variabel yang sangat

berhubungan terhadap pendapatan pengendara bemor dan paling besar indeks keeratan hubungannya dari semua variabel yang ada. Jumlah jam kerja sangat berhubungan dengan variabel lainnya seperti umur, jumlah tanggungan, dan status kepemilikan. Hal ini menunjukkan bahwa pengendara bemor dengan jumlah jam kerja lebih atau sama dengan 9 jam per hari akan mampu memperoleh pendapatan yang lebih tinggi dibandingkan dengan pengendara bemor yang mempunyai jam kerja kurang atau sama dengan 8 jam per hari. Tabel berikut ini akan memperlihatkan rekapitulasi hasil analisis terhadap semua variabel dalam penelitian sebagai berikut :

Tabel 26. Hasil Perhitungan *Chi-Square*, Koefisien Kontigensi minimal (*C min*), Indeks Keeratan Hubungan (IKH), dan Hubungan antara Variabel.

Variabel	df	χ^2 <i>Hitung</i>	χ^2 <i>Tabel</i>	<i>C min</i>	IKH	Hubungan	Ket.
Bantuan Modal	2	5,364	5,991	-	-	-	<i>Tdk Signif</i>
Umur	2	20,815	5,991	0,415	0,587	<i>Sedang</i>	<i>Signifikan</i>
Pendidikan	2	6,601	5,991	0,249	0,352	<i>Lemah</i>	<i>Signifikan</i>
Jam Kerja	2	51,448	5,991	0,583	0,825	<i>Sangat Kuat</i>	<i>Signifikan</i>
Jumlah Tanggungan	2	10,966	5,991	0,314	0,444	<i>Sedang</i>	<i>Signifikan</i>
Pengalaman Kerja	2	8,238	5,991	0,276	0,390	<i>Lemah</i>	<i>Signifikan</i>
Status Kepemilikan	2	10,342	5,991	0,306	0,433	<i>Sedang</i>	<i>Signifikan</i>

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Keeratan hubungan dari semua variabel dengan pendapatan dapat dilihat pada tabel diatas, bantuan dana PEK mempunyai hubungan yang lemah, begitu pula dengan pendidikan dan pengalaman kerja. Sedangkan

umur, jumlah tanggungan, dan status kepemilikan mempunyai hubungan sedang. Status kepemilikan ini sangat berkaitan dengan jam kerja yang mempunyai hubungan sangat kuat karena sebagian besar responden yang status sewa mempunyai jam kerja dilebih atau sama dengan 9 jam per hari. Hal ini disebabkan karena pengendara bemor hanya memikirkan jumlah pendapatan yang diperoleh tanpa memperhitungkan biaya penyusutan dari kendaraan karena yang ditanggung oleh pengendara hanya bahan bakar dan jangka waktu sewa bisa sampai tengah malam tergantung dari kemampuan pengendara.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari uraian yang telah dikemukakan berdasarkan hasil penelitian Analisis Bantuan Modal Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan terhadap Pendapatan Pengendara Bemor di Kota Pangkajene Kabupaten Sidenreng Rappang, maka dapat dikemukakan kesimpulan sebagai berikut :

1. Tidak terdapat perbedaan pendapatan antara pengendara bemor penerima bantuan modal program PEK dengan kelompok pengendara bemor non penerima bantuan modal program PEK, tetapi yang berhubungan langsung dengan pendapatan adalah jumlah jam kerja.
2. Faktor pendidikan dan pengalaman kerja masing-masing mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor dengan indeks keeratan hubungan lemah.
3. Faktor Umur dan Jumlah tanggungan mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor dengan indeks keeratan hubungan sedang.
4. Faktor jam kerja merupakan variabel yang mempunyai hubungan signifikan terhadap pendapatan pengendara bemor dan indeks keeratan hubungan sangat kuat.
5. Terdapat perbedaan pendapatan pengendara bemor berdasarkan status kepemilikan bemor antara milik sendiri dengan sewa.

B. S a r a n

Berdasarkan kondisi tersebut diatas, maka untuk perbaikan dan pengembangan Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan kami sarankan sebagai berikut :

1. Keterlibatan masyarakat dalam proses perencanaan dan penentuan kebijakan hendaknya lebih dikedepankan, hal ini sangat membantu untuk menumbuhkan rasa memiliki dan tanggung jawab bersama terhadap program PEK
2. Proses sosialisasi hendaknya dilakukan secara khusus dan intensif untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat khususnya calon penerima bantuan.
3. Penentuan sasaran hendaknya memperhatikan potensi dan karakteristik masyarakat, peluang pasar, pengembangan usaha, dan minat masyarakat termasuk kesungguhan dalam pengembalian pinjaman.
4. Bantuan modal usaha yang diperoleh dari program PEK dengan bunga ringan sangat membantu pengendara bemor dalam rangka membangun asset sehingga program ini masih dapat dilanjutkan karena masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Amang, Beddu, 1995. *Ekonomi Rakyat, Usaha Kecil dan Koperasi*. Dharma Karsa Utama. Jakarta.
- Amin, Agussalim, 2001. *Analisis Pengaruh Modal Kerja Bantuan Kukesra dan KPKU Terhadap Tingkat Pendapatan Wanita Peserta Program UPPKS di Kabupaten Sidenreng Rappang*. Tesis tidak diterbitkan Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Anonim, 2004. *Kajian Evaluasi Kebijakan Program Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan di Kabupaten Sidenreng Rappang*. BAPPEDA Kabupaten Sidenreng Rappang.
- , 2005a. *Kabupaten Sidenreng Rappang Dalam Angka 2004 – 2005*. BPS Kabupaten Sidenreng Rappang.
- , 2005b. *Produk Domestik Regional Bruto Kabupaten Sidenreng Rappang Tahun 2004 – 2005*. BAPPEDA Kabupaten Sidenreng Rappang.
- , 2006a. *Pedoman Pengelolaan Dana Pemberdayaan Ekonomi Kerakyatan Kabupaten Sidenreng Rappang*. BAPPEDA Kabupaten Sidenreng Rappang.
- , 2006b. *Selayang Pandang Sidenreng Rappang*. BAPPEDA Kabupaten Sidenreng Rappang.
- Asang, Sulaiman, 2005. *Studi Kependudukan dan Sumber Daya Manusia*. Program Pascasarjana UNHAS. Makassar.
- Becker, Gary S., 1993. *Human Capital, A Theoretical and Empirical Analysis, With Special Reference to education*, 3rd ED. The University Chicago Press. Chicago.
- Dipo Alam, 1999. *Pembangunan Ekonomi Kerakyatan*. Rifkha Cipta. Jakarta.
- Harjadi, 1995. *Ilmu Kesehatan Masyarakat*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

- Herawati, Neti, 2003. Peranan Wanita Pedagang Sayur Mayur dalam Meningkatkan Pendapatan Keluarga di Pasar Sudu Kecamatan Ala Kabupaten Enrekang. Tesis tidak diterbitkan Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Jainuddin, 2004. Analisis Program Pembangunan Keluarga Sejahtera Dalam Meningkatkan Kehidupan Ekonomi Keluarga Miskin Di Kota Makassar. Tesis tidak diterbitkan Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Kartasasmita, Ginanjar, 1996. Pembangunan Untuk Rakyat (Memadukan Pertumbuhan dan Pemerataan). Pustaka Cidesende. Jakarta.
- , 1999. Pemberdayaan Masyarakat (Sebuah Tinjauan Administrasi). Rineka Cipta. Jakarta.
- Kheraty S., 2004. Pengaruh Program Takesra/Kukesra terhadap Pendapatan Keluarga Pra Sejahtera dan Sejahtera I di Kecamatan Mamajang Kota Makassar. Tesis tidak diterbitkan. Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Madris, 2007. Karakteristik Dinamik Tenaga Kerja Edukatif; Analisis Kinerja, Fungsi Upah, dan Penawaran Tenaga Kerja Dosen Perguruan Tinggi Negeri di Makassar. Disertasi tidak diterbitkan. Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Mubyarto, 1997. Ekonomi Rakyat Program IDT dan Demokrasi Ekonomi Indonesia. Aditya Media. Yogyakarta.
- Muis, A., 1997. Ekonomi Kerakyatan dan Kecenderungan Ekonomi Global. Intermedia. Jakarta.
- Parasudi, 1996. Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Di Ekonomi Pedesaan. Rineka Cipta. Jakarta.
- Prijono, Sonny, dan Pranarka, 1999. Pemberdayaan Konsep dan Strategi. Internasional Studies. Jakarta.
- Raharjo Dawan, M., 1997. Pembangunan Ekonomi Nasional (Suatu Pendekatan Pemerataan, Keadilan dan Ekonomi Kerakyatan). Intermedia. Jakarta.
- , 1999. Wawasan dan Visi Pembangunan Abad 21. Intermedia. Jakarta.

- Samuelson, Paul A. And William D Nordhaus, 1989. Economic, 13th ED., Edition. Mc Graw-Hill. Singapore.
- Sasmita, Entang, 1995. Dampak Sosial Pembangunan. Akademika Press. Yogyakarta.
- Sasono, Adi, 1998. Pembangunan Sektor Industri Kecil dan Menengah. Intermedia. Jakarta.
- Sajogyo, 1986. Menuju Gizi Yang Baik dan Merata di Pedesaan dan di Kota. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Simanjuntak, Payaman J, 1998. Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia, Edisi Kedua. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Singarimbun, M dan Effendi, S., 1989. Metode Penelitian Survey. LP3ES. Yogyakarta.
- Sudjana, 1992. Metode Statistika. Tarsito. Jakarta.
- Sugiyono, 2003. Metode Penelitian Administrasi. Alfabeta. Bandung.
- Sukirno, Sadono, 1985. Sistem Intervensi Pembangunan daerah. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Sumodiningrat, Gunawan, 1999. Pemberdayaan Masyarakat dan JPS. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Suparlan, YB., 1997. Kumpulan Istilah Keluarga Sejahtera. Akademika Press. Jakarta.
- Surya, 2004. Persepsi Masyarakat terhadap Keberadaan Bemor di Kota Sengkang Kabupaten Wajo. Tesis tidak diterbitkan. Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Tahir, Syahrir, A.M., 2004. Peranan Sektor Industri Kecil Dalam Penyediaan Kesempatan Kerja Keluarga Miskin di Kabupaten Barru. Tesis tidak diterbitkan. Program Pascasarjana Unhas. Makassar.
- Tirtosudiro, Ahmad, 1997. Pembangunan Ekonomi Nasional. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

Tjokroamidjojo, Bintoro, 1997. Strategi Pembangunan Nasional. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.

Todaro M.P dan Smith S.C, 2004. Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga. Edisi Kedelapan. Erlangga. Jakarta.

Warpani S., 1990. Merencanakan Sistem Pengangkutan. Ganesa ITB. Bandung.

Widjaja AW, 1987. Manusia Indonesia. (Individu Keluarga dan Masyarakat). Akademika Pressindo. Jakarta.

Tabel 19. Distribusi Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan PEK dan Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, 2007.

Rata-rata Pendapatan Rp/hari x 1000	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Kelompok Non Penerima Bantuan PEK	
	Jam Kerja = 8 jam/hari	Jam Kerja = 9 jam/hari	Jam Kerja = 8 jam/hari	Jam Kerja = 9 jam/hari
< 20	33,3 (10)	5,0 (1)	14,3 (3)	0,0 (0)
20 – 30	50,0 (15)	0,0 (0)	76,2 (16)	3,4 (1)
> 30	16,7 (5)	95,0 (19)	9,5 (2)	96,6 (28)
Jumlah	100 (30)	100 (20)	100 (21)	100 (29)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 19 dapat dilihat bahwa jam kerja sangat menentukan besarnya pendapatan yang diperoleh pengendara bemor. Untuk pendapatan kurang dari Rp. 20.000 perhari lebih banyak dari jam kerja = 8 jam/hari. Pada kelompok penerima bantuan PEK sebesar 33,3 persen dan kelompok non penerima bantuan PEK sebesar 14,3 persen. Sedangkan untuk pendapatan lebih dari Rp. 30.000 lebih banyak dari jam kerja = 9 jam/hari. Pada kelompok penerima bantuan PEK sebesar 95 persen dan kelompok non penerima bantuan PEK sebesar 96,6 persen.

Tabel 19. Distribusi Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan PEK dan Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, 2007.

Rata-rata Pendapatan Rp/hari x 1000	Kelompok Penerima Bantuan PEK		Jumlah
	Jam Kerja = 8 jam/hari	Jam Kerja = 9 jam/hari	
< 20	33,3 (10)	5,0 (1)	22,0 (11)
20 – 30	50,0 (15)	0,0 (0)	30,0 (15)
> 30	16,7 (5)	95,0 (19)	48,0 (24)
Jumlah (N)	100 (30)	100 (20)	100,0 (50)

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Pada tabel 19 dapat dilihat bahwa jam kerja sangat menentukan besarnya pendapatan yang diperoleh pengendara bemor. Pada jam kerja = 8 jam/hari dengan pendapatan kurang dari Rp. 20.000 per hari sebesar 33,3 persen dan jam kerja = 9 jam/hari sebesar 5,5 persen, sedangkan untuk jam kerja = 8 jam/hari dengan pendapatan lebih dari Rp. 30.000 per hari sebesar 16,7 persen dan jam kerja = 9 jam/hari sebesar 95 persen.

Tabel 19. Rata-rata Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan PEK dan Umur di Kabupaten Sidrap, 2007. (Rp/hari x 1.000)

Umur	Status Penerima Bantuan		Jumlah
	Penerima	Non Penerima	
= 40 tahun	33,0	34,5	67,5
= 41 tahun	23,0	23,0	46,0
Jumlah	56,0	57,5	113,5

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

Tabel 20. Rata-rata Pendapatan Pengendara Bemor menurut Status Penerima Bantuan PEK dan Jam Kerja di Kabupaten Sidrap, 2007. (Rp/hari x 1.000)

Jam Kerja	Status Penerima Bantuan		Jumlah
	Penerima	Non Penerima	
= 8 jam/hari	24,0	26,0	50,0
= 9 jam/hari	39,0	39,0	78,0
Jumlah	63,0	65,0	128,0

Sumber : Data Primer Setelah Diolah, 2007.

**PROGRAM PASCASARJANA UNIVERSITAS HASANUDDIN
PENELITIAN TENTANG
ANALISIS BANTUAN MODAL PROGRAM PEMBERDAYAAN EKONOMI
KERAKYATAN TERHADAP PENDAPATAN PENGENDARA BEMOR
DI KOTA PANGKAJENE KABUPATEN SIDENRENG RAPPANG**

A. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama Responden :
2. Nomor Responden :
3. Kelurahan : 1. Pangkajene
2. Majjelling
3. Lt. Benteng
4. Rijang Pittu
5. Wala
6. Majjelling Wattang
7. Lakessi
8.
4. Tempat/Tgl. Lahir : (Umur : tahun).
5. Jenis Kelamin : 1. Laki-laki 2. Perempuan
6. Agama : 1. Islam 2. Hindu/Tolotang 3. Kristen
7. Suku : 1. Bugis 2. Makassar 3.....
8. Tingkat Pendidikan : 1. SD
2. SLTP
3. SLTA
9. Status Kawin : 1. Kawin 2. Belum Kawin 3. Duda/Janda
10. Pekerjaan lain selain penarik bemor :
1. Ada
2. Tidak Ada
11. Jika ada, pekerjaan tersebut merupakan pekerjaan

B. KHUSUS UNTUK PENERIMA BANTUAN

12. Jumlah jam kerja dalam sehari :

1. = 5 jam
2. 6 – 8 jam
3. = 9 jam

13. Jumlah tanggungan dalam keluarga :

1. = 2 orang
2. 3 – 4 orang
3. = 5 orang

14. Pengalaman kerja sebagai penari bémor :

1. = 2 tahun
2. 3 – 4 tahun
3. = 5 tahun

15. Jumlah pendapatan bersih dalam sehari :

1. < Rp. 20.000,-
2. Rp. 20.000,- sampai Rp. 30.000,-
3. > Rp. 30.000,-

16. Bagaimana pendapat Saudara (i) terhadap bantuan modal dari program pemberdayaan ekonomi kerakyatan yang anda terima :

.....
.....

17. Status kepemilikan bémor anda sekarang :

1. Milik sendiri
2. Sewa

18. Jika status kepemilikan sendiri, bagaimana cara perolehannya :

1. Tunai
2. Kredit

19. Apakah bantuan yang saudara (i) terima sudah di kembalikan :

1. Sudah
2. Masih mengangsur
3. Belum

20. Adakah kendala yang saudara (i) hadapi berhubungan dengan pengembalian dana PEK :

.....

B. KHUSUS UNTUK NON PENERIMA BANTUAN

12. Jumlah jam kerja dalam sehari :

- 1. = 5 jam
- 2. 6 – 8 jam
- 3. = 9 jam

13. Jumlah tanggungan dalam keluarga :

- 1. = 2 orang
- 2. 3 – 4 orang
- 3. = 5 orang

14. Pengalaman kerja sebagai penari bémor :

- 1. = 2 tahun
- 2. 3 – 4 tahun
- 3. = 5 tahun

15. Jumlah pendapatan bersih dalam sehari :

- 1. < Rp. 20.000,-
- 2. Rp. 20.000,- sampai Rp. 30.000,-
- 3. > Rp. 30.000,-

16. Bagaimana pendapat Saudara (i) terhadap bantuan modal dari program pemberdayaan ekonomi kerakyatan yang anda terima :

.....
.....
.....

17. Status kepemilikan bémor anda sekarang :

- 1. Milik sendiri
- 2. Sewa

18. Jika status kepemilikan sendiri, bagaimana cara perolehannya :

- 1. Tunai
- 2. Kredit

REKAPITULASI HASIL QUISIONER

A. RESPONDEN PENERIMA BANTUAN

No.	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1	3	2	1	3	3	3	2	1	3
2	3	1	1	1	2	3	2	1	1
3	2	2	1	3	2	2	2	1	3
4	3	3	1	2	2	2	2	1	2
5	2	2	1	2	1	2	2	1	2
6	2	1	1	2	1	2	2	1	2
7	2	1	1	3	3	3	2	1	3
8	2	3	1	3	3	2	2	1	3
9	2	3	1	2	2	3	2	1	3
10	3	3	1	2	2	2	2	1	2
11	2	1	1	3	3	2	2	1	3
12	1	1	1	3	1	2	2	1	3
13	3	2	1	2	2	2	2	1	2
14	2	2	1	3	2	2	2	1	3
15	2	3	1	3	2	2	2	1	3
16	2	1	1	1	2	3	2	1	1
17	2	2	1	3	3	2	2	1	3
18	3	1	1	1	2	2	2	1	1
19	2	1	1	3	1	2	2	1	3
20	3	3	1	2	2	2	2	1	2
21	3	1	1	2	2	3	2	1	3
22	3	1	1	1	2	3	2	1	1
23	2	2	1	1	2	3	2	1	1
24	3	1	1	1	2	2	2	1	1
25	3	3	1	1	2	2	2	1	1

Lanjutan 26

No.	A	B	C	D	E	F	G	H	I
26	2	1	1	2	2	2	2	1	2
27	2	3	1	3	2	2	2	1	3
28	2	3	1	3	3	2	2	1	3
29	2	3	1	3	1	2	2	1	3
30	2	3	1	3	3	2	2	1	3
31	2	2	1	3	2	2	2	1	3
32	2	1	1	2	2	2	2	1	3
33	2	1	1	3	2	2	1	1	1
34	2	1	1	2	2	2	2	1	3
35	3	1	1	1	2	2	1	1	1
36	3	2	1	2	2	2	2	1	2
37	3	3	1	2	2	3	2	1	3
38	2	3	1	3	2	2	2	1	3
39	2	3	1	3	2	2	2	1	3
40	3	1	1	2	2	2	2	1	2
41	2	2	1	2	2	2	2	1	2
42	2	2	1	2	2	2	2	1	2
43	2	2	1	3	2	2	2	1	3
44	2	1	1	2	2	2	2	1	2
45	2	1	2	2	2	2	2	1	2
46	3	2	1	1	1	2	1	1	1
47	2	3	1	2	1	2	2	1	2
48	2	1	1	3	1	2	2	1	3
49	2	3	1	1	3	2	1	1	1
50	2	3	1	2	2	2	2	1	2

Lanjutan 51

B. RESPONDEN NON PENERIMA BANTUAN

No.	A	B	C	D	E	F	G	H	I
51	2	2	1	1	2	3	2	1	3
52	2	3	1	2	2	2	2	1	2
53	3	2	1	2	1	2	2	1	2
54	2	2	1	3	3	3	2	1	3
55	2	2	1	2	1	2	2	1	2
56	2	2	1	2	3	2	2	1	2
57	2	2	1	2	1	2	2	1	2
58	3	1	1	2	2	2	2	2	2
59	1	2	2	3	1	1	2	2	2
60	1	1	1	1	1	1	2	2	2
61	2	3	1	1	1	2	1	2	1
62	1	3	2	2	1	1	2	2	2
63	2	2	1	2	3	2	2	2	2
64	3	1	1	2	1	2	2	1	2
65	2	2	1	2	1	2	2	2	2
66	3	1	1	2	2	2	2	1	2
67	2	2	1	2	1	2	2	2	2
68	2	3	1	1	2	2	2	1	2
69	2	1	1	3	3	1	2	2	3
70	2	2	1	3	1	1	2	2	3
71	2	1	1	3	3	1	2	1	3
72	2	2	1	3	2	3	2	2	3
73	2	3	1	3	2	3	2	2	3
74	2	2	1	3	3	1	2	2	3
75	2	3	1	3	2	3	2	2	3

Lanjutan 76

No.	A	B	C	D	E	F	G	H	I
76	2	3	1	3	3	3	2	2	3
77	2	3	1	3	3	3	2	2	3
78	2	2	1	3	1	1	2	2	3
79	1	2	1	3	1	2	2	2	3
80	1	2	1	3	1	1	2	2	3
81	2	3	1	3	2	3	2	2	3
82	2	2	1	3	3	3	2	2	3
83	2	3	1	3	3	2	2	2	3
84	3	1	1	1	1	1	1	1	1
85	2	3	1	3	3	3	2	2	3
86	1	2	1	3	1	3	2	2	3
87	1	3	1	3	1	2	2	2	3
88	2	2	1	3	3	3	2	2	3
89	2	1	1	3	2	3	2	2	3
90	2	2	1	2	2	3	2	1	2
91	2	3	1	3	3	2	2	2	3
92	2	3	1	3	3	3	2	1	3
93	2	1	1	3	2	2	2	2	3
94	2	3	1	2	3	3	2	1	2
95	2	3	1	2	2	2	2	2	3
96	2	3	1	3	3	3	2	2	3
97	2	2	1	3	2	2	2	1	3
98	2	3	1	3	2	3	2	2	3
99	1	2	1	3	1	2	2	2	3
100	1	3	2	2	2	3	1	1	1

Keterangan :

- A. Umur Responden
 - 1. = 25 Tahun
 - 2. 26 – 40 Tahun
 - 3. = 41 Tahun

- B. Pendidikan Responden
 - 1. SD
 - 2. SLTP
 - 3. SLTA

- C. Status Kawin Responden
 - 1. Kawin
 - 2. Belum Kawin

- D. Jam Kerja Responden
 - 1. = 5 Jam/Hari
 - 2. 6 – 8 Jam/Hari
 - 3. = 9 Jam/Hari

- E. Jumlah Tanggungan Responden
 - 1. = 2 Orang
 - 2. 3 – 4 Orang
 - 3. = 5 Orang

- F. Pengalaman Kerja Responden
 - 1. = 2 Tahun
 - 2. 3 – 4 Tahun
 - 3. = 5 Tahun

- G. Pekerjaan Lain Responden
 - 1. Ada
 - 2. Tidak Ada

- H. Status Kepemilikan Bemor Responden
 - 1. Milik Sendiri
 - 2. Sewa

- I. Pendapatan Responden
 - 1. < Rp. 20.000/Hari
 - 2. Rp. 20.000 – Rp. 30.000/Hari
 - 3. > Rp. 30.000/Hari