

ANALISIS PENDAPATAAN BECAK MOTOR (BENTOR) DI KOTAMOBAGU**Arif F. K. Buntuan¹, Ita Pingkan F. Rorong², Krest D. Tolosang³**^{1,2,3} *Jurusan Ekonomi Pembangunan, Fakultas Ekonomi Dan Bisnis,
Universitas Sam Ratulangi, Manado 95115, Indonesia*Email : arifbuntuan07@gmail.com**ABSTRAK**

Transportasi pada dasarnya adalah kebutuhan sehari-hari masyarakat untuk bepergian. Angkutan kota yang ada di Indonesia saat ini semakin berkembang pesat. Jenis-jenis angkutan kota yang ada saat ini adalah mikrolet, taksi online, ojek sepeda motor, dan bahkan becak motor atau bentor. Bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan beroda tiga yang asal mulanya berasal dari wilayah provinsi Gorontalo. Jenis angkutan ini memiliki ruang muatan seperti becak yang dirakit dengan menambahkan kendaraan bermotor jenis sepeda motor di bagian belakangnya. Sistem perakitan dan kondisi lain jalan kendaraan ini berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak sesuai peruntukkan sehingga secara legalnya beroperasinya bentor sebagai angkutan umum belum mendapatkan ijin dari instansi terkait, namun demikian jumlah bentor semakin berkembang sampai saat ini terutama di daerah provinsi Gorontalo dan kota Kotamobagu provinsi Sulawesi Utara. Usaha becak motor di kota Kotamobagu pendapatannya dipengaruhi oleh beberapa faktor di antaranya adalah tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja.

Kata Kunci: Tarif; Jumlah Penumpang; Jumlah Jam Kerja; Pendapatan Sopir Bentor.**ABSTRACT**

Transportation is basically people's daily need to travel. City transportation in Indonesia is currently growing rapidly. The types of city transportation that currently exist are minibuses, online taxis, motorcycle taxis, and even motorized trishaws or bentor. Bentor is an abbreviation of becak motor which is a three-wheeled vehicle that originally came from the province of Gorontalo. This type of transportation has a cargo space like a rickshaw which is assembled by adding a motorcycle-type motorized vehicle at the back. The assembly system and other road conditions for these vehicles, based on Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation, are not in accordance with their designation, so that the legal operation of bumps as public transport has not yet received permission from the relevant agency, however, the number of bumps has been growing until now, especially in the area of Gorontalo Province and Kotamobagu City of North Sulawesi Province. The income of a motorized rickshaw business in Kotamobagu City is influenced by several factors, including rates, the number of passengers, and the number of hours worked.

Keywords: Rates; Number of Passengers; Number of Hours Worked; Income of Driver Bentor**1. PENDAHULUAN**

Kemajuan dan Perkembangan perekonomian di suatu wilayah atau daerah tidak lepas dari dukungan sektor-sektor penunjang yang dapat menopang perekonomian di daerah tersebut. Salah satu sektor yang memiliki peran penting terhadap perekonomian adalah sektor angkutan dan transportasi. Peran sarana transportasi yang memadai guna adalah untuk memperlancar arus barang maupun penumpang. Kelancaran arus barang dan penumpang pada suatu kegiatan perekonomian dapat menjadikan perekonomian suatu daerah berkembang semakin pesat. Transportasi merupakan sarana yang amat penting dalam pembangunan ekonomi masyarakat karena akan memperlancar arus barang dan jasa dari tempat asal (produsen) ke tempat tujuan (konsumen). Tingkat kepadatan penduduk berpengaruh signifikan terhadap pelayanan transportasi di suatu wilayah. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka pembangunan di segala bidang akan terhambat. Sehingga sektor transportasi dapat di katakan sebagai *derived demand* artinya sektor transportasi yang bertambah karena di butuhkan untuk melayani masyarakat dalam kegiatan ekonomi (Alimuddin, 2013). Melanjutkan bahwa kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan yang sulit untuk di gantikan karena masyarakat mempunyai kebutuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan kebutuhan yang lainnya. Permintaan untuk transportasi umum ditentukan oleh berbagai macam faktor, faktor kualitas layanan, tingkat tarif dan waktu perjalanan yang umumnya dianggap sebagai yang paling penting.

Angkutan kota yang ada di Indonesia saat ini semakin berkembang pesat. Jenis-jenis angkutan kota yang ada saat ini adalah mikrolet, taksi online, ojek sepeda motor, dan bahkan becak motor atau bentor. Bentor adalah singkatan dari becak motor yang merupakan kendaraan beroda tiga yang asal mulanya berasal dari wilayah provinsi Gorontalo. Jenis angkutan ini memiliki ruang muatan seperti becak yang di rakit dengan menambahkan kendaraan bermotor jenis sepeda motor di bagian belakangnya. Sistem perakitan dan kondisi lain jalan kendaraan ini tidak sesuai peruntukkan sehingga secara legalnya beroperasinya bentor sebagai angkutan umum belum mendapatkan ijin dari instansi terkait, namun demikian jumlah bentor semakin berkembang sampai saat ini terutama di daerah provinsi Gorontalo dan kota Kotamobagu provinsi Sulawesi Utara (Undang-undang Republik Indonesia nomor 22, 2009).

Kehadiran becak motor di kota Kotamobagu secara perlahan mulai menggeser keberadaan angkot minibus yang masih beroperasi saat itu, lantaran kalah populer dengan bentor, sebab bentor memiliki kemampuan yang tidak bisa dilakukan oleh mobil angkot minibus yakni mampu memasuki jalan sempit untuk mengantarkan penumpang dan barang sampai di depan rumah. Tahun 2004 minibus sudah tidak beroperasi lagi di wilayah kota Kotamobagu dan telah di gantikan oleh bentor yang sangat disukai masyarakat hingga saat ini. Keberadaan angkot minibus hanya beroperasi pada rute luar kota yang sulit di tempuh oleh bentor seperti jalur Kotamobagu-Modayag.

Tabel 1. Jumlah Becak Motor di Kota Kotamobagu Tahun 2022

No	Kecamatan	Jumlah
1	Kotamobagu Selatan	474
2	Kotamobagu Utara	353
3	Kotamobagu Timur	464
4	Kotamobagu Barat	407
Jumlah		1.698

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Kotamobagu, 2022

Berdasarkan data yang tersaji dalam Tabel 1. maka jumlah bentor yang terbanyak berada di wilayah Kecamatan Kotamobagu Selatan dengan jumlah bentor sebanyak 474 unit. Selanjutnya adalah kecamatan Kotamobagu Timur sebanyak 464 unit, kecamatan Kotamobagu Barat sebanyak 407 unit dan paling sedikit adalah di kecamatan Kotamobagu Utara sebanyak 353. Total bentor yang berada di kota Kotamobagu tahun 2022 adalah sebanyak 1.698 unit. Perkembangan usaha becak motor di kota Kotamobagu menjadi berkah tersendiri bagi masyarakat yakni menjadi lahan kerja yang baik untuk mendapatkan uang atau pendapatan yang dapat sumber penghasilan bagi keluarga, usaha becak motor di kota Kotamobagu dalam perkembangannya di pengaruhi oleh beberapa hal antara lain tarif per penumpang dalam sekali jalan, jumlah penumpang yang menggunakan jasa becak motor setiap hari, serta jumlah jam kerja yang di gunakan setiap hari untuk menjalankan usaha tersebut. Selain itu kehadiran usaha becak motor ini mampu membuka lapangan pekerjaan dan menjadi sumber pendapatan bagi masyarakat berdasarkan hal ini maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian mengenai pendapatan sopir becak motor dan faktor-faktor yang mempengaruhinya.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori Pendapatan

Definisi lain dari pendapatan adalah jumlah penghasilan yang diperoleh dari hasil pekerjaan dan biasanya pendapatan seseorang dihitung setiap tahun, setiap bulan dan setiap minggu. Dengan demikian pendapatan merupakan gambaran terhadap posisi ekonomi keluarga dalam masyarakat. Pendapatan keluarga berupa jumlah keseluruhan pendapatan dan kekayaan keluarga, dipakai untuk

membagi keluarga dalam tiga kelompok pendapatan, yaitu: pendapatan rendah, pendapatan menengah dan pendapatan tinggi. Pembagian di atas berkaitan dengan, status, pendidikan dan keterampilan serta jenis pekerja seseorang namun sifatnya sangat relatif (Hariningsih & Agus Simatupang, 2008). Apabila di kaitkan dalam konteks layanan transportasi becak motor. Berdasarkan teori, maka pendapatan driver bentor sangat di pengaruhi oleh seberapa besar biaya ongkos yang di bayarkan oleh setiap penumpang dan seberapa banyak jumlah penumpang yang driver tersebut dapati setiap harinya. Sehingga dengan demikian dapat dirumuskan sebagai berikut: $TR = P \times Q$, dimana P = Tarif Rata-rata perpenumpang dan Q = Jumlah Penumpang.

Pendapatan seseorang dipengaruhi oleh beberapa faktor, antara lain dipengaruhi (Boediono, 2002):

- Jumlah faktor-faktor produksi yang dimiliki yang bersumber pada, hasil- hasil tabungan tahun ini.
- Harga per unit dari masing-masing faktor produksi, harga ini ditentukan oleh penawaran dan permintaan di pasar faktor produksi.
- Hasil kegiatan anggota keluarga sebagai pekerjaan sampingan.

2.2 Tarif Angkutan

Tarif adalah nilai suatu jasa pelayanan yang di tetapkan dengan ukuran sejumlah uang berdasarkan pertimbangan bahwa dengan nilai uang tersebut sebuah perusahaan bersedia memberikan jasa kepada pelanggannya. Harga adalah salah satu unsur bauran pemasaran yang menghasilkan pendapatan yang paling mudah disesuaikan. Harga juga mengkomunikasikan posisi nilai yang di maksudkan perusahaan kepada pasar tentang produk dan mereknya. Penetapan tarif dapat di lakukan dengan menghitung anggaran biaya variabel rata-rata yang di tambah dengan presentase tertentu dan dapat juga di lakukan dengan taksiran biaya penuh yang di tambah dengan nilai perolehan laba yang di inginkan (Sugiyanto, 2011). Dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari dua nilai pokok yaitu; banyak penyedia angkutan umum, keuntungan atau laba yang di inginkan (Winardi, 2014). Disamping dua hal tersebut ada tujuan sampingan lain dalam menentukan besar nilai tarif, misalnya:

- Mempertahankan citra dari publik dalam hal ini memberikan kesan yang baik kepada masyarakat pengguna angkutan umum.
- Mempertahankan stabilitas harga dari biaya produksi lain.
- Mencari fasilitas dan keuntunagan jangka panjang. Dengan memperhitungkan hal dasar yaitu menetapkan semua biaya dan mencari keuntungan yang layak serta dapat memperhitungkan semua tujuan sampingan maka tarif dapat diterapkan.

2.3 Konsep Mengenai Penumpang

Penumpang adalah orang yang berada di dalam alat pengangkutan dan melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat tujuan dengan menggunakan alat pengangkutan tersebut untuk menuju ke tempat tujuan yang diinginkan, dan dengan memberikan sejumlah uang sebagai imbalan kepada pihak pengangkut atau dengan membeli tiket dari pihak pengangkut. Penumpang angkutan umum adalah penumpang yang ikut dalam perjalanan dalam suatu wahana dengan membayar, wahana yang dimaksud bisa berupa taksi, bus, kereta api, kapal laut ataupun pesawat terbang tetapi tidak termasuk awak yang mengoperasikan dan melayani wahana tersebut. Penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut (Katili & Tueno, 2020). Penumpang adalah orang yang berada di kendaraan selain pengemudi dan awak kendaraan dengan mengikatkan diri setelah membayar uang atau tiket angkutan umum sebagai kontraprestasi dalam perjanjian pengangkutan, dengan demikian maka seseorang telah sah sebagai penumpang angkutan umum (Undang-undang Republik Indonesia nomor 22, 2009).

2.4 Konsep Mengenai Jam Kerja

Jam kerja merupakan waktu yang dijadwalkan bagi pegawai dan sebagainya untuk bekerja. Jam kerja adalah waktu yang diperlukan dalam proses memproduksi atau menghasilkan barang dan jasa. Jam kerja memiliki keterkaitan dengan produktifitas kerja dan kesejahteraan tenaga kerja.

Artinya lamanya waktu yang digunakan menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi hasil kerja dan pendapatan. Pada umumnya, semakin banyak waktu yang digunakan seseorang untuk bekerja, maka semakin tinggi pula produktivitasnya kemudian selanjutnya akan meningkatkan pendapatan (Cahyadi, 2017). Waktu kerja meliputi (Undang-Undang Republik Indonesia NO. 13, 2003):

- 7 jam dalam sehari dan 40 jam dalam satu minggu untuk 6 hari kerja dalam satu minggu; atau
- 8 jam dalam sehari dan 40 jam dalam satu minggu untuk 5 hari kerja dalam satu minggu.

2.5 Teori Biaya Transportasi

Pengertian mengenai biaya transportasi dapat berbeda-beda tergantung sudut pandang dari setiap golongan masyarakat yang mengamatinya. Pada umumnya setiap golongan masyarakat hanya akan lebih tertarik pada biaya yang menjadi bebannya, misal seorang pengguna jasa angkutan umum, dimana tarif yang dikenakan dan waktu yang diperlukan dalam melakukan perjalanan akan dipandang sebagai biaya (Morlok, 1995). Pengertian biaya transportasi dapat dibedakan menjadi 5 (lima) kelompok berdasarkan berbagai sudut pandang (*stake holder*) sebagai berikut:

- Pemakai Sistem (*user*)

Biaya langsung (ongkos, tol dan sebagainya), waktu yang dipakai, biaya fisik (kehilangan sebagian energi diperjalanan dan sebagainya), biaya psikologis (ketidak nyamanan dan sebagainya).

- Pemilik Sistem (*operator*)

Biaya administrasi (perizinan), biaya langsung untuk operasi dan pemeliharaan, penyusutan dan sebagainya.

- Bukan Pemakai/masyarakat non pengguna jasa angkutan umum

Perubahan nilai lahan, produktivitas dan sebagainya, penurunan tingkat lingkungan (kebersihan, polusi, estetika).

- Pemerintah

Subsidi dan sumbangan modal, kehilangan hasil pajak (misal terdapat jalan atau fasilitas umum yang menggantikan fungsi lahan biasanya dikenai pajak).

- Daerah

Biasanya tidak langsung, melalui reorganisasi tata guna lahan (Landuse), tingkat pertumbuhan yang terlambat, dan sebagainya.

Komponen Biaya Transportasi Komponen biaya transportasi dibedakan atas biaya tetap (*fixed cost* = FC) dan biaya tidak tetap (*variable cost* = VC). Biaya tetap adalah biaya yang besarnya satuan tidak berubah dengan adanya perubahan hasil keluaran suatu operasi. Sedangkan Biaya tidak tetap adalah biaya yang besarnya berubah- ubah sesuai dengan perubahan hasil keluaran. Biaya Tetap adalah biaya yang jumlahnya tetap dan harus dibayar pengelola angkot beroperasi atau tidak selama ia masih ingin mengoperasikan kendaraannya (Khusaini, 2013). Secara umum komponen-komponen biaya tetap adalah sebagai berikut:

- Biaya pembelian kendaraan.
- Biaya pengiriman kendaraan.
- Bunga uang jika kendaraan di beli secara kredit.
- Biaya sewa kendaraan.
- Biaya variabel.

Biaya variabel adalah biaya yang besarnya berubah-ubah sesuai dengan pengoperasian kendaraan. Biaya variabel dibagi menjadi dua yaitu biaya variabel langsung dan biaya variabel tak langsung. Berikut komponen biaya variabel langsung dan tak langsung:

- Biaya bahan bakar.
- Biaya penyusutan kendaraan.
- Biaya asuransi.
- Pajak kendaraan.
- Biaya perawatan dan perbaikan kendaraan.
- Biaya suku cadang.

2.6 Penelitian Terdahulu

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh tarif rata-rata penumpang, jumlah penumpang dan jam kerja pada pendapatan pengemudi Gojek kota Bukittinggi. Metode analisis yang digunakan adalah model regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tarif rata-rata dan jumlah penumpang secara parsial tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan driver ojek, sedangkan jumlah jam kerja memiliki pengaruh yang signifikan. Secara bersama-sama tarif rata-rata, jumlah penumpang, dan jam kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi gojek (Ningsih et al., 2021).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pendapatan ojek *online* pada masa pandemi *Covid-19* di kota Salatiga. Penelitian ini menggunakan data primer yang di ambil dari hasil wawancara dari pengemudi bentor. Berdasarkan hasil penelitian kualitatif dengan teknik wawancara kepada pengemudi ojek online di kota Salatiga, Jawa Tengah tentang pendapatan pengemudi ojek *online* selama masa pandemi *Covid-19* dapat diambil beberapa kesimpulan seperti bekerja sebagai pengemudi ojek *online* khususnya Go-Jek pada masa pandemi *Covid-19* ini ternyata sangat sulit. Dilihat dari data yang diperoleh peneliti, rata-rata pengemudi ojek *online* mengalami penurunan orderan, penurunan poin, hingga penurunan pendapatan yang bisa di dapat dalam sehari oleh para pengemudi Go-Jek baik pengemudi layanan *Go-Ride* maupun pengemudi layanan *Go-Food*. Pengemudi Go-Jek yang sedikit diuntungkan pada masa pandemi yakni pengemudi layanan *Go-Ride* di bandingkan dengan layanan *Go-Food*. Penurunan layanan *Go-Ride* tidak se signifikan layanan *Go-Food*, Pada masa pandemi seperti ini, masyarakat kota Salatiga yang sebelumnya menggunakan jasa Go-Jek sebagai transportasi untuk melakukan berbagai aktivitas terbukti kurang menggunakan jasa Go-Jek. *Physical distancing* yang di berlakukan oleh pemerintah membuat sebagian masyarakat kota Salatiga lebih berhati-hati dalam melakukan setiap aktivitas di luar rumah (Mallo & Nugroho, 2021).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa kabupaten Jember. Metode analisis yang digunakan adalah model regresi linier berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengujian serentak maka variabel curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan, dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan. Secara parsial variabel curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan, dan variabel pengalaman kerja mempunyai pengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan (Siswanto, 2013).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaruh transportasi online terhadap transportasi konvensional (Bentor) di kota Makassar. Metode analisis yang digunakan adalah model regresi linier berganda. Hasil perhitungan analisis regresi sederhana menunjukkan koefisien regresi (b) diperoleh = -0,269 dan konstanta (a) adalah 10,128 sehingga persamaan regresinya adalah $Y = 10,128 - 0,269X$. Baik melalui analisa deskriptif maupun analisa statistik menunjukkan adanya dampak negatif kehadiran transportasi *online* terhadap transportasi konvensional. Semua indikator terdampak seperti frekuensi muat, tarif muat, tingkat pendapatan dan perpindahan profesi mengalami penurunan yang signifikan (Amir & Rahman, 2020).

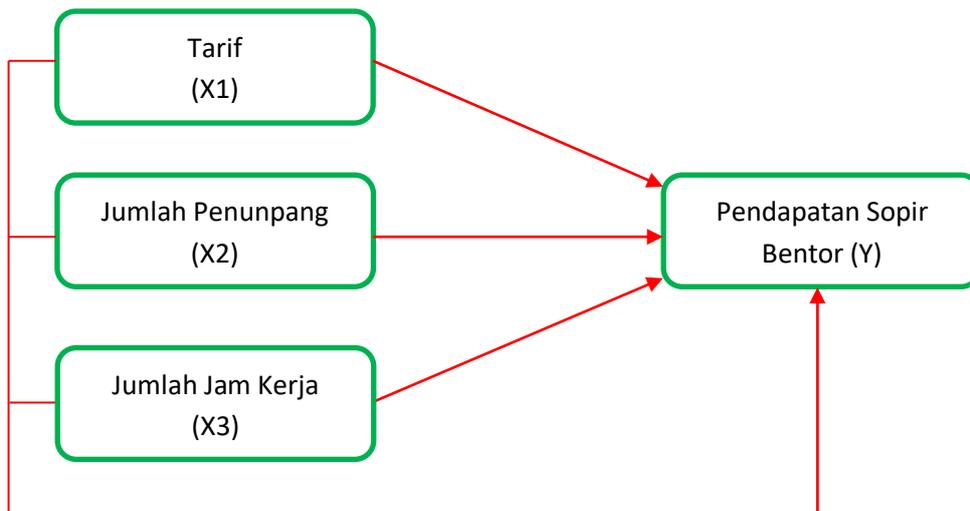
Tujuan melakukan penelitian adalah untuk menyusun rekomendasi mengenai pengoperasian bentor dilihat dari aspek regulasi dan aspek keselamatan. Berdasarkan hasil analisis SWOT menunjukkan bahwa pengoperasian bentor dilihat dari aspek keselamatan masih kurang, kondisi tersebut menuntut upaya pemerintah daerah mensosialisasikan pengoperasian bentor agar lebih mengutamakan keselamatan. Bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo cukup besar berjumlah 11.000 unt termasuk dari daerah lain. Di sisi lain angkutan umum perkotaan belum kuat sehingga bentor merupakan kebutuhan masyarakat Gorontalo. Beberapa kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi maupun kota belum berjalan efektif karena muatan kebijakan mengatur bentor seperti angkutan resmi misalnya uji berkala. Bentor unggul dalam memberikan pelayanan door to door mampu menampung penumpang lebih dari satu orang, menyerap tenaga kerja, diminati

pengguna jasa, beroperasi disemua jaringan jalan dan kelemahan bentor yaitu penumpang ditempatkan di depan pengemudi dan rem hanya satu rem belakang saja sedangkan bentor yang standar yaitu penumpang ditempatkan di belakang pengemudi dan rem roda depan dan roda belakang jadi setiap roda ada rem. Populasi bentor terus meningkat disebabkan oleh pelayanan angkutan umum belum optimal, kemudahan mendapatkan bentor dan keberadaan bentor diterima masyarakat (Ketut Mudana & Heriwibowo, 2016).

2.7 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir adalah konsep yang menjelaskan secara teoritis pertautan antar variabel yang diteliti. Jadi, secara teoritis perlu dijelaskan hubungan antara variabel independen dan variabel dependen. Pertautan antar variabel tersebut, selanjutnya dirumuskan ke dalam bentuk hubungan antar variabel penelitian (Sugiyono, 2013).

Gambar 1. Kerangka Berpikir



Sumber: Hasil Olahan Peneliti

Skema berpikir ilmiah didasarkan pada konsep ilmiah bahwa pendapatan sopir bentor dipengaruhi oleh tiga variabel pokok yakni tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja. Ketiga variabel tersebut sebagai variabel bebas yang memiliki pengaruh dan hubungan yang positif terhadap pendapatan sopir bentor sebagai variabel terikat, yakni jika tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja meningkat maka pendapatan sopir bentor juga akan meningkat, demikian juga sebaliknya. Hubungan dan pengaruh dari ketiga variabel bebas terhadap variabel terikat masing-masing secara parsial maupun secara bersama-sama atau simultan.

3. METODE PENELITIAN

Data dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer bersumber dari responden penelitian, sedangkan data sekunder berasal dari instansi pemerintah yakni dari dinas perhubungan kota Kotamobagu dan dari badan pusat statistik kota Kotamobagu.

Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang di gunakan dalam penelitian ini adalah Metode wawancara langsung di lapangan (*field research*) dan metode dokumentasi. Metode wawancara di lakukan untuk mengumpulkan data primer terhadap responden penelitian dengan menggunakan daftar pertanyaan atau kuesioner. Metode dokumentasi di gunakan untuk mengumpulkan data dari instansi pemerintah dengan mengunjungi langsung ke kantor ataupun melalui laman atau website dari instansi terkait.

Definisi Operasional dan Pengukuran Variabel

Populasi yang dipakai dalam penelitian ini adalah seluruh sopir bentor yang ada di kota Kotamobagu, sedangkan sampel penelitian berjumlah 40 orang sopir bentor yang terbagi atas 10 orang per kecamatan (4 kecamatan). Metode pengambilan sampel adalah metode acak (*probability random sampling*) sebab seluruh responden memiliki pola dan karakter yang sama (homogen). Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pendapatan sopir bentor yakni total penerimaan uang yang diterima oleh sopir bentor sebagai balas jasa kegiatan usaha bentor, yang diukur dalam satuan rupiah per hari.
2. Tarif yakni besarnya jumlah uang yang ditetapkan sebagai nilai balas jasa bagi sopir bentor untuk mengantar penumpang atau barang yang diukur dalam rupiah dalam sekali jalan (trip) per hari
3. Jumlah penumpang yakni banyaknya orang yang menggunakan jasa bentor dan telah diantar ke tempat tujuan yang diukur dalam satuan orang per hari.
4. Jumlah jam kerja yakni banyaknya waktu yang digunakan oleh sopir bentor dalam melakukan kegiatan usaha mengantar penumpang maupun barang yang diukur dalam satuan jam per hari.

Metode Analisis Data

Jenis penelitian yang digunakan adalah jenis penelitian Asosiatif. Penelitian asosiatif merupakan suatu rumusan masalah penelitian yang bersifat menanyakan hubungan antara dua variabel atau lebih. Penelitian ini bertujuan untuk menguji hipotesa yang ada berdasarkan dari teori yang telah dirumuskan dan diperoleh dari perusahaan dalam bentuk angka-angka dihitung lebih lanjut dengan pendekatan kuantitatif (Sugiyono, 2013).

Metode analisa yang digunakan untuk menguji hipotesis adalah model analisis regresi linear berganda menggunakan aplikasi *SPSS* dan *Microsoft Excel*. Regresi linear berganda merupakan model regresi yang melibatkan lebih dari satu variabel independen. Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk mengetahui arah dan seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Uji Statistik

- **Uji Koefisien determinasi (R^2)**

Pengujian koefisien determinasi ini dilakukan dengan maksud mengukur kemampuan model dalam menerangkan seberapa pengaruh variabel independen secara bersama-sama (stimultan) mempengaruhi variabel dependen yang dapat diindikasikan oleh nilai *adjusted R-Squared*. Koefisien determinasi menunjukkan sejauh mana kontribusi variabel bebas dalam model regresi mampu menjelaskan variasi dari variabel terikatnya. Koefisien determinasi dapat dilihat melalui nilai *R-square* (R^2) pada tabel model *Summary*. Nilai koefisien determinasi yaitu antara 0 dan 1. Jika nilai mendekati 1, artinya variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen. Namun, jika nilai R^2 semakin kecil, artinya kemampuan variabel – variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen cukup terbatas (Ghozali, 2018).

- **Uji Simultan (Uji F)**

Uji F bertujuan untuk mencari apakah variabel independen secara bersama – sama (stimultan) mempengaruhi variabel dependen. Uji F dilakukan untuk melihat pengaruh dari seluruh variabel bebas secara bersama-sama terhadap variabel terikat. Tingkatan yang digunakan adalah sebesar 0.5 atau 5%, jika nilai signifikan $F < 0.05$ maka dapat diartikan bahwa variabel independent secara simultan mempengaruhi variabel dependen ataupun sebaliknya (Ghozali, 2018).

- **Uji Parsial (Uji t)**

Uji statistik t dilakukan untuk dapat mengetahui pengaruh masing- masing variabel independen pada variabel dependen. Tingkatan yang digunakan adalah sebesar 0.5 atau 5%, jika nilai signifikan $t < 0.05$ maka dapat diartikan bahwa variabel independent secara simultan mempengaruhi variabel dependen ataupun sebaliknya (Ghozali, 2018).

Uji Asumsi Klasik

• **Uji Normalitas**

Pada model regresi ini digunakan untuk mengetahui dan menguji apakah nilai yang dihasilkan dari regresi telah terdistribusi secara normal atau tidak terdistribusi secara normal. Untuk mengetahui populasi terdistribusi normal atau tidak maka dalam penelitian ini dapat menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov*. Jika hasil pengujian yang telah dilakukan tersebut menghasilkan nilai yang lebih besar dari 0,05 maka dapat dikatakan data telah terdistribusi normal. Uji normalitas dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* sudah banyak digunakan oleh peneliti-peneliti sebelumnya, dengan adanya penelitian sebelumnya maka peneliti dapat dengan mudah memahami hasil data statistik yang telah dilakukan (Ghozali, 2018).

• **Multikolonieritas**

Multikolinieritas dapat juga dilihat dari nilai *tolerance* dan lawannya *variance inflation factor* (VIF). *Tolerance* mengukur variabilitas variabel independen yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel independen lainnya. Jika nilai *tolerance* yang rendah sama dengan nilai VIF tinggi (karena $VIF = 1/Tolerance$). Nilai *cutoff* yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya multikolonieritas adalah nilai *tolerance* ≤ 0.10 atau sama dengan nilai $VIF \geq 10$ (Ghozali, 2018).

• **Uji Autokorelasi**

Bertujuan untuk mengetahui apakah ada korelasi antara anggota serangkaian data observasi yang diuraikan menurut waktu (*time series*) atau ruang (*cross section*). Kondisi ini sering terjadi pada penelitian yang menggunakan data berupa *time series*. Hal ini disebabkan karena data yang terdapat pada satu periode sering di pengaruhi oleh data periode sebelumnya. Ada beberapa cara yang dapat digunakan untuk mendeteksi ada atau tidaknya autokorelasi (Ghozali, 2018).

• **Uji Heterokedastisitas**

Bertujuan untuk menguji apakah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain. Jika *variance* dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Kebanyakan data *crosssection* mengandung situasi heteroskedastisitas karena data ini menghimpun data yang mewakili berbagai ukuran (Ghozali, 2018).

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

Tabel 2. Hasil Regresi Uji Parsial (t)

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error			
(Constant)	-.049	1.073	-	-.045	.964
X1	1.009	.116	.203	8.694	.000
X2	.984	.041	.963	24.257	.000
X3	.009	.039	.010	.242	.810

Sumber: Hasil olahan SPSS

Uji Parsial (Uji t)

Persamaan Regresi dari penelitian ini adalah $Y = -0,049 + 1,009 X1 + 0,984 X2 + 0,009 X3$. Interpretasi dari persamaan regresi ini adalah sebagai berikut:

- Nilai t hitung untuk variabel (X1) tarif adalah sebesar 8,694 sedangkan t tabel (Alpha). Hal ini menunjukkan bahwa t hitung $8,694 > t$ tabel 2,028 dengan nilai Signifikansi sebesar 0,000 atau

lebih kecil dari 0,05. Berdasarkan hasil ini maka jumlah penumpang memiliki pengaruh terhadap pendapatan.

- Nilai t hitung untuk variabel (X2) jumlah penumpang adalah sebesar 24,257 sedangkan t tabel (Alpha 0,05/2 ; 40-3-1 atau Alpha 0,025 ; 36) memiliki nilai t tabel sebesar 2,028. Hal ini menunjukkan bahwa t hitung $24,257 > t$ tabel 2,028 dengan nilai Signifikansi sebesar 0,000 atau lebih kecil dari 0,05. Berdasarkan hasil ini maka jumlah penumpang memiliki pengaruh terhadap pendapatan.
- Nilai t hitung untuk variabel jumlah jam kerja adalah sebesar 0,242 sedangkan t tabel (Alpha 0,05/2 ; 40-3-1 atau Alpha 0,025 ; 36) memiliki nilai t tabel sebesar 2,028. Hal ini menunjukkan bahwa t hitung $0,242 < t$ tabel 2,028 dengan nilai Signifikansi sebesar 0,810 atau lebih besar dari 0,05. Berdasarkan hasil ini maka jumlah jam kerja tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan.

Uji Simultan (F)

Pengaruh tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja terhadap pendapatan dapat dilihat dalam hasil uji F hitung kemudian dibandingkan dengan nilai F tabel. Hasilnya adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Hasil Regresi Uji Simultan (F)

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1.054	3	.351	624.675	.000(a)
	Residual	.020	36	.001		
	Total	1.074	39			

Sumber: Hasil olahan SPSS

Nilai F hitung adalah sebesar 624,675

- Persamaan regresi memiliki tiga variabel bebas dan satu variabel terikat (jumlah variabel atau $k = 4$). Jumlah sampel pembentuk regresi adalah sebanyak 40. Maka $df1 = k - 1 = 4 - 1 = 3$ sedangkan $df2 = n - k = 40 - 4 = 36$.
- Degree of Freedom (df) untuk pembilang (N1) adalah 3 dan Degree of Freedom untuk penyebut (N2) adalah 36, dengan Alpha 5 %, maka nilai F tabel adalah 2,87
- Nilai F hitung (624,675) > Nilai F tabel (2,87), dengan demikian secara bersama-sama atau simultan maka tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja memiliki pengaruh terhadap pendapatan sopir bentor.

4.2 Pembahasan

Tarif memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan sopir bentor dengan nilai koefisien regresi sebesar 1,009. Hal ini mengandung arti bahwa jika tarif mengalami kenaikan maka pendapatan sopir bentor juga akan naik. Setiap kenaikan 1 % dari tarif maka pendapatan sopir bentor akan meningkat sebesar 1,009 persen. Jadi turun naiknya pendapatan sopir becak motor yang ada di kota Kotamobagu sangat bergantung pada perubahan tarif. Hasil penelitian ini sesuai teori di mana tarif memiliki hubungan yang positif dengan pendapatan pengusaha angkutan. Hasil penelitian juga sama dengan penelitian terdahulu yang menemukan hasil penelitian bahwa besaran tarif memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan umum di Makassar (Fitalokasari, 2017).

Jumlah penumpang memiliki pengaruh yang positif terhadap pendapatan sopir bentor dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,984. Hal ini mengandung arti bahwa jika jumlah penumpang mengalami penambahan maka pendapatan sopir bentor juga akan naik. Setiap kenaikan 1 % jumlah penumpang maka pendapatan sopir bentor akan meningkat sebesar 0,984 persen. Kondisi seperti ini yang diharapkan selalu dalam realita kehidupan para pengemudi sekaligus pengusaha becak motor yang ada di kota Kotamobagu dalam kesehariannya. Hasil ini sesuai dengan teori dimana jumlah penumpang memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan pengusaha angkutan. Hasil penelitian juga sama dengan penelitian terdahulu yang memperoleh hasil bahwa jumlah penumpang memiliki pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan kota di kabupaten Polewali

Mandar (Riswan, 2018). Hasil pengujian secara parsial menunjukkan bahwa jumlah jam kerja tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan sopir bentor. Hasil ini tidak sesuai dengan teori dimana semakin lama seseorang bekerja seharusnya pendapatannya juga semestinya semakin meningkat. Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian terdahulu yang menemukan hasil bahwa jam kerja tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan bentor di Bukittinggi (Ningsih, 2021). Untuk sopir bentor di Kotamobagu, Hasil penelitian ini dapat dijelaskan bahwa jam kerja memang tidak menjamin secara langsung dapat mempengaruhi pendapatan. Meskipun jam kerjanya panjang dalam sehari, namun jumlah bentor juga semakin banyak, sehingga singkat atau lamanya seorang sopir bentor bekerja dalam sehari tidak terlalu berpengaruh terhadap hasil dan pendapatan. Ada juga bentor yang sudah di sewa oleh keluarga tertentu yang sudah menjadi langganan untuk mengantar anak ke sekolah maupun pulang sekolah atau langganan ke pasar untuk mengantar barang jualan atau penumpang sehingga meskipun tidak harus bekerja seharian, tapi bisa mendapatkan pendapatan yang lebih besar dari sopir lain.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara bersama-sama atau simultan maka variabel tarif, jumlah penumpang, dan jumlah jam kerja memiliki pengaruh yang sangat signifikan terhadap pendapatan sopir bentor. Hal ini mengandung makna ketiga variabel ini memiliki kekuatan pengaruh yang sangat kuat dalam mempengaruhi kesejahteraan pengusaha becak motor di Kota Kotamobagu dimana ketiga faktor ini berlaku secara komprehensif dalam seluruh aktivitas pengemudi becak motor untuk mencari nafkah atau pendapatannya setiap hari.

5. PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka kegiatan usaha bentor yang dilakukan di kota Kotamobagu sangat dipengaruhi oleh besaran tarif yang ada dan berlaku saat ini, karena tarif memberikan pengaruh yang positif sangat signifikan terhadap tingkat pendapatan sopir becak motor. Jumlah penumpang juga memiliki pengaruh positif dan sangat signifikan terhadap tingkat pendapatan. Apabila tarif dan jumlah penumpang meningkat maka pendapatan sopir becak motor akan meningkat demikian jugasebaliknya. Jumlah jam kerja ternyata tidak berpengaruh terhadap perkembangan pendapatan. Faktor yang menyebabkan jumlah jam kerja tidak memiliki pengaruh adalah pertambahan jumlah bentor yang terus meningkat.

Becak motor telah menjadi sarana transportasi yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat di kota Kotamobagu saat ini. Kiranya pemerintah dapat mempertimbangkan atas legalitas hukum bentor yang beroperasi di kota kotamobagu dan juga dapat menyetarakan biaya transportasi sehingga dapat mengendalikan biaya yang berlebihan dalam transportasi. Pemerintah kota Kotamobagu dapat membuat perencanaan pengembangan infrastruktur penunjang seperti terminal sehingga dengan adanya kemajuan dan pertambahan jumlah bentor maka akan menambah pendapatan asli daerah melalui penetapan aturan yang resmi dalam peraturan walikota mengenai retribusi dan pajak. Sehingga dengan demikian pemerintah daerah dapat menentukan tarif yang resmi dan pengaturan wilayah operasi serta penataan perpajakan bagi becak motor agar keindahan dan ketertiban kota dan lalu lintas tertata rapi dan teratur. Dan untuk pengendara bentor di kota kotamobagu kiranya dapat meningkatkan keamanan pengendara dengan memasang rem pada bagian roda muka, dan sabuk pengaman untuk penumpang hal ini dapat meningkatkan keamanan berkendara baik untuk pengemudi maupun penumpang.

DAFTAR PUSTAKA

- Alimuddin. (2013). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Bermotor Roda Dua Di Kota Makassar*.
- Amir, M., & Rahman, A. (2020). Analisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Konvensional (Bentor) Di Kota Makassar. *Jurnal Mirai Management*, 5(1), 313–329.
- Boediono, D. (2002). *Ekonomi Mikro Edisi Kedua*. In Yogyakarta: BPFE.
- Cahyadi, D. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online (Studi Pada Go-Jek Malang). *Jurnal Ilmiah Mahasiswa FEB*, 5(2).
- Fitalokasari, M. (2017). *Pengaruh Curahan Jam Kerja, Jumlah Penumpang, Jumlah Tanggungan Keluarga dan Biaya Operasional Terhadap Pendapatan Supir Angkutan Kota Di Kota Batu*.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hariningsih, E., & Agus Simatupang, R. (2008). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja Usaha Pedagang Eceran Studi Kasus: Pedagang Kaki Lima Di Kota Yogyakarta. *Jurnal Bisnis & Manajemen*, 4(2), 25–40.
- Katili, A. Y., & Tueno, N. S. (2020). Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo. *Publik (Jurnal Ilmu Administrasi)*, 9(1), 46–54.
- Ketut Mudana, I., & Heriwibowo, D. (2016). *Pengoperasian Becak Motor (Bentor) Di Wilayah Kota Gorontalo Operation Study Pedicab Motor (Bentor) in the Region of Gorontalo*. 28(2). <http://elib.pdii.lipi.go.id>
- Khusaini, M. (2013). *Ekonomi Mikro: Dasar-Dasar Teori*. Universitas Brawijaya Press.
- Mallo, H. A. R., & Nugroho, P. I. (2021). Analisis Pendapatan Pengemudi Ojek Online Pada Masa Pandemi Covid-19 di Kota Salatiga. *Jurnal Akuntansi Profesi*, 12(1), 67–76.
- Morlok, E. K. (1995). *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*. Terjemahan Oleh Hainim, JK, Erlangga, Jakarta.
- Ningsih, A., Putri, A., Hendrayani, E., Hurnis, D., & Fitria, F. (2021). TARIF RATA-RATA PENUMPANG, JUMLAH PENUMPANG, DAN JAM KERJA PADA PENDAPATAN DRIVER GOJEK KOTA BUKITTINGGI. *Jurnal Ekonomi*, 24(1), 14–27.
- Riswan, R. (2018). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Supir Angkot di Kabupaten Polewali Mandar*. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- Siswanto, D. (2013). *Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa Kabupaten Jember*.
- Sugiyanto, G., Malkhamah, S., Munawar, A., & Sutomo, H. (2011). *Model Biaya Kemacetan Bagi Pengguna Mobil Pribadi Di Kawasan Malioboro, Yogyakarta*.
- Sugiyono, D. (2013). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Undang-Undang Republik Indonesia NO. 13. (2003). *Undang-Undang Republik Indonesia NO. 13 tahun 2003 Tentang Ketenagakerjaan*. Cipta Jaya.

Undang-undang Republik Indonesia nomor 22, tentang lalu lintas dan angkutan jalan. (2009).
Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Eko Jaya.

Winardi, M. A. (2014). Strategi Operasional Bisnis Konsultan di Jakarta untuk Meraih Peluang yang Lebih Baik. *Jurnal MIX*, 4(2).