

Analisis Dampak Transportasi Online terhadap Transportasi Becak dan Meningkatkan Pendapatan Pengemudi Becak di Kota Surakarta

Muhammad Zharfan Dzimar¹, Muzakar Isa²

^{1,2}Prodi Manajemen, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Muhammadiyah
Surakarta

b100200023@student.ums.ac.id¹, muzakar.isa@ums.ac.id²

ABSTRACT.

This study aims to analyze the impact of online transportation on becak transportation and increase the income of becak drivers in Surakarta City. This type of research uses quantitative method. This research uses primary data. The data collection technique in this research is a questionnaire. The population in this study are those who have characteristics who have used online transportation modes and becak transportation modes, and who have never used online transportation modes or becak transportation modes. The data analysis technique used in this research is descriptive analysis and Structural Equation Model (SEM) analysis with Smart Partial Least Square (PLS). The result of this study is that tariffs do not have a significant influence on becak drivers' income. The number of passengers has a significant influence on becak drivers' income. Working hours have a significant influence on pedicab drivers' income.

Keywords: *Number of Passengers, Working Hours, Income, Online Transportation, Tariff, Pedicab Transportation*

ABSTRAK.

Tujuan penelitian ini ialah menganalisis dampak transportasi online terhadap transportasi becak dan meningkatkan pendapatan pengemudi becak di Kota Surakarta. Jenis penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Penelitian ini menggunakan data primer. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini berupa kuesioner. Populasi dalam penelitian ini adalah yang memiliki karakteristik yang sudah pernah menggunakan moda transportasi online maupun moda transportasi becak, dan yang belum pernah menggunakan moda transportasi online maupun moda transportasi becak. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis *Structural Equation Model* (SEM) dengan *Smart Partial Least Square* (PLS). Hasil penelitian ini ialah bahwa tarif tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak. Jumlah penumpang memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak. Jam kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak.

Kata kunci: Jumlah Penumpang, Jam Kerja, Pendapatan, Transportasi Online, Tarif, Transportasi Becak

PENDAHULUAN

Transportasi online merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam smartphone. Sedangkan transportasi konvensional adalah transportasi umum yang digunakan oleh penduduk. Kota Surakarta merupakan salah satu kota di Indonesia yang masih menggunakan becak sebagai salah satu moda transportasi. Namun, dengan kemunculan layanan transportasi online moda transportasi becak di kota Surakarta mengalami penurunan minat dan pendapatan yang signifikan (Saputra, 2021).

Seharusnya moda transportasi becak mengalami peningkatan pendapatan seiring berjalannya waktu, faktanya pendapatan pengemudi becak terus mengalami penurunan pendapatan seperti yang dikemukakan oleh (Prayogo & Arianti, 2020) hadirnya Transportasi Online menimbulkan dampak yang kurang baik (negative) terhadap penumpang yang menggunakan transportasi umum konvensional. Dalam beberapa tahun terakhir, pengguna transportasi online terus mengalami peningkatan, transportasi online bahkan menjadi alternatif yang cepat, aman, dan nyaman bagi masyarakat (Nurwahyudi, 2018). Namun, hadirnya Transportasi Online menimbulkan dampak yang kurang baik (negative) terhadap penumpang yang menggunakan transportasi umum konvensional. Dengan hal itu dapat disimpulkan pengemudi becak mengalami penurunan pendapatan karena banyak masyarakat yang sudah beralih ke transportasi online (Hadju & Sitohang, 2020).

Untuk mengatasi masalah ini pemerintah kota Surakarta harus melakukan beberapa inovasi untuk dapat meningkatkan pendapatan pengemudi becak (Nahuri et al., 2023). Salah satu solusi yang bisa dilakukan adalah dengan cara memberikan pelatihan kepada tukang becak untuk dapat meningkatkan keterampilan dan profesionalitas dalam melayani pelanggan. Oleh karena itu, pemerintah dan masyarakat harus bekerja sama untuk mengpopulerkan industri becak dan memberikan peluang yang adil untuk semua moda transportasi yang ada di kota Surakarta (Umasugi, 2023).

Dalam beberapa penelitian dapat menjelaskan bahwa 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. Dari beberapa penelitian di atas dapat menjelaskan bahwa tarif dan jumlah penumpang sangat berpengaruh untuk meningkatkan peningkatan pendapatan becak. Itu bisa menjadikan gambaran bahwa tarif dan jumlah penumpang dapat

meningkatkan pendapatan pengemudi becak yang berada di Kota Surakarta (Rachmawati et al., 2019). Tujuan penelitian ini ialah menganalisis Dampak Transportasi Online Terhadap Transportasi Becak Dan Meningkatkan Pendapatan Pengemudi Becak Di Kota Surakarta.

TINJAUAN LITERATUR

Transportasi

Transportasi konvensional adalah transportasi umum yang digunakan oleh penduduk. Negara Indonesia mengenal beberapa transportasi konvensional yaitu bus, taksi, bajaj, becak dan ojek (Assariy & Mahmud, 2023). Becak merupakan suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di beberapa asia (edunitas.com). becak biasanya hanya dapat dinaiki oleh dua orang penumpang dan satu orang pengemudi.

Pendapatan

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 (Dwijayanti & Jember, 2021).

Biaya Transportasi

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 (Prayogo & Arianti, 2020).

Tarif Angkutan

Tarif adalah nilai suatu jasa pelayanan yang ditetapkan 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 (Barus et al., 2022). Harga juga mengkomunikasikan posisi nilai yang dimaksudkan perusahaan

kepada pasar tentang produk dan mereknya. Penetapan tarif dapat dilakukan dengan menghitung anggaran biaya variabel rata-rata yang di tambah dengan presentase tertentu dan dapat juga dilakukan dengan taksiran biaya penuh yang di tambah dengan nilai perolehan laba yang di inginkan (Wenehenubun et al., 2023). Dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari dua nilai pokok yaitu; banyak penyedia angkutan umum, keuntungan atau laba yang di inginkan (Risdiyanto et al., 2021).

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 (Notoatmojo et al., 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 (Marsusanti et al., 2018).

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 (Egeten et al., 2022).

Hipotesis

Pengaruh tarif terhadap pendapatan pengemudi becak.

Hasil penelitian sebelumnya “analisis pendapatan becak motor (bentor) di Kotamobagu”(Hartadi & Rusdiansyah, 2019) menjelaskan tarif berpengaruh positif

terdapat pendapatan supir bentor. Dari hasil penelitian tersebut dijelaskan tarif berpengaruh terhadap pendapatan bentor, dengan ini maka hipotesis penelitian ini adalah:

H1 : Tarif dapat berpengaruh dapat positif terhadap pendapatan pengemudi becak.

Pengaruh jumlah penumpang terhadap pendapatan pengemudi becak.

Hasil penelitian sebelumnya “analisis pendapatan becak motor (bentor) di Kotamobagu” (Buntuan et al., 2023) disimpulkan jumlah penumpang memiliki pengaruh positif terhadap pendapatan supir bentor. Hasil penelitian menunjukkan jumlah penumpang mempengaruhi pendapatan tukang becak. Dari hasil penelitian tersebut dijelaskan jumlah penumpang berpengaruh positif terhadap pendapatan bentor, dengan ini maka hipotesis penelitian ini adalah:

H2 : Jumlah penumpang dapat membuat pendapatan pengemudi becak meningkat.

Jam Kerja berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak

Hasil penelitian sebelumnya “analisis pendapatan becak motor (bentor) di Kotamobagu”(Buntuan et al., 2023) menjelaskan jam kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan supir bentor. Dari hasil penelitian tersebut disimpulkan bahwa jam kerja tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan supir bentor, dengan ini maka hipotesis penelitian ini adalah:

H3 : Jam kerja tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif merupakan pendekatan penelitian yang mewakili paham positivisme (Sugiyono, 2017). Penelitian ini menggunakan data primer. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini berupa kuesioner, pertanyaan dalam kuesioner bersifat tertutup atau jawaban telah disediakan, Kuesioner akan dibagikan secara online melalui google form.

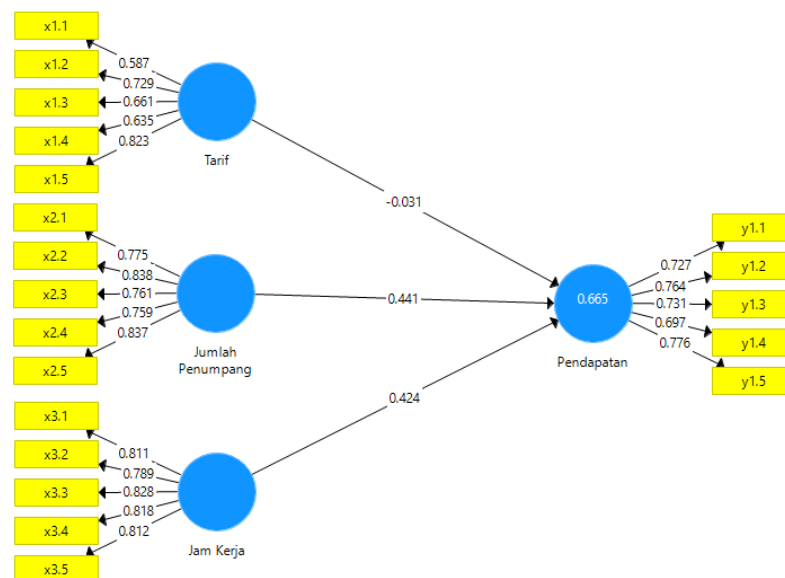
Populasi dalam penelitian ini adalah yang memiliki karakteristik yang sudah pernah menggunakan moda transportasi online maupun moda transportasi becak, dan yang belum pernah menggunakan moda transportasi online maupun moda transportasi becak. Kriteria sampel dalam penelitian ini yaitu pengguna moda transportasi online, dan pengguna transportasi becak. Dalam penelitian ini terdapat 20 indikator pertanyaan yang selanjutnya jumlah indikator tersebut dikalikan dengan 10 untuk memperoleh minimal

sampel yang dibutuhkan. Melalui perhitungan Maholtra ini maka diperoleh jumlah sampel minimal yang dibutuhkan yaitu sebanyak 200 responden.

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dan analisis Structural Equation Model (SEM) dengan Smart Partial Least Square (PLS). Analisis data menggunakan smartPLS diharapkan dapat memberi kontribusi yang signifikan untuk menguak hubungan dari pola yang tersembunyi dalam konteks penelitian ini.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Outer Model



Gambar 2. Outer Model

Validitas Konvergen

Hasil validitas konvergen merupakan nilai faktor loading untuk laten variabel dengan indikatornya. Nilai yang diharapkan melebihi angka >0,7 atau nilai nilai batas 0,6 sering dijadikan nilai minimum batas nilai faktor beban.

Tabel 1. Tabel Outer Loading

Variabel	Indikator	Outer Loading	Conclusion
Tarif	X1.1	0,587	Valid
	X1.2	0,729	Valid
	X1.3	0,661	Valid
	X1.4	0,635	Valid
	X1.5	0,823	Valid
Jumlah Penumpang	X2.1	0,775	Valid
	X2.2	0,838	Valid
	X2.3	0,761	Valid
	X2.4	0,759	Valid
	X2.5	0,837	Valid
Jam Kerja	X3.1	0,811	Valid
	X3.2	0,789	Valid
	X3.3	0,828	Valid
	X3.4	0,818	Valid
	X3.5	0,812	Valid
Pendapatan	Y1.1	0,727	Valid
	Y1.2	0,764	Valid
	Y1.3	0,731	Valid
	Y1.4	0,697	Valid
	Y1.5	0,776	Valid

Dari tabel 1. diketahui bahwa terdapat banyak indikator variabel penelitian. Terdapat 20 indikator variabel yang mempunyai nilai outer loading >0.7, terdapat 3 indikator yang mempunyai nilai >0.6, dan terdapat 1 indikator yang mempunyai nilai >0.5. Namun menurut Ghazali dan Latan,(2015) skala pembebanan 0.5-0.6 dianggap cukup untuk memenuhi persyaratan konvergen. Data diatas menunjukkan hal itu tidak ada variabel yang nilai outer loadingnya kurang dari 0.5, Maka indikator dianggap valid untuk tujuan penelitian dan dapat digunakan untuk analisis lebih lanjut.

Selain memeriksa nilai outer loading, konvergensi validitas juga dapat dinilai dengan memeriksa nilai AVE (Average Variance Extracted). Nilai AVE menggambarkan sejauh mana varian dan keragaman variabel manifes dapat dimiliki secara laten konstruksi.

Varian ekstraksi rata-rata nilai >0.5 digunakan sebagai penentu validitas konvergen. Jadi jika <0.5 maka nilai konvergen tidak valid.

Tabel 2. AVE

Variabel	AVE	Conclusion
Jam Kerja (X3)	0,659	Valid
Jumlah Penumpang (X2)	0,632	Valid
Pendapatan (Y)	0,547	Valid
Tarif (X1)	0,479	Invalid

Berdasarkan tabel 2, masing-masing variabel menunjukkan nilai Average Variance Extracted (AVE) >0.5 dengan Tarif (X1) sebesar 0.479, Jumlah Penumpang (X2) sebesar 0.632, Jam Kerja (X3) sebesar 0.659, dan Pendapatan (Y) sebesar 0.547. hal ini menunjukkan bahwa 3 variabel dikatakan valid dengan Diskriminant Validity, dan 1 variabel dikatakan invalid.

Validitas Diskriminan

Metode lain untuk mengukur validitas suatu kuesioner adalah validitas diskriminan. Validitas diskriminan terlihat pada cross loading antara indikator dengan komstruknya tentang penelitian. Dalam hal ini, terdapat muatan silang antara indikator dan konstruk. Berikut ini nilai cross loading untuk masing-masing indikator :

Tabel 3. Cross Loading

Indikator	Jam Kerja	Jumlah Penumpang	Pendapatan	Tarif
x1.1	-0,079	-0,046	-0,071	0,587
x1.2	-0,132	-0,069	-0,089	0,729
x1.3	-0,028	0,026	-0,031	0,661
x1.4	-0,005	-0,084	-0,044	0,635
x1.5	-0,121	-0,102	-0,138	0,823
x2.1	0,558	0,775	0,574	0,078
x2.2	0,618	0,838	0,620	-0,032
x2.3	0,552	0,761	0,539	-0,163
x2.4	0,600	0,759	0,635	-0,110
x2.5	0,678	0,837	0,662	-0,157
x3.1	0,811	0,594	0,594	-0,118

x3.2	0,789	0,636	0,585	-0,199
x3.3	0,828	0,611	0,640	-0,081
x3.4	0,818	0,617	0,615	-0,075
x3.5	0,812	0,624	0,657	-0,067
y1.1	0,514	0,614	0,727	-0,090
y1.2	0,594	0,621	0,764	-0,143
y1.3	0,543	0,543	0,731	-0,106
y1.4	0,561	0,464	0,697	-0,087
y1.5	0,606	0,576	0,776	-0,052

Berdasarkan tabel 3, terlihat bahwa masing-masing indikator pada variabel penelitian mempunyai nilai cross loading yang paling besar terhadap variabel yang dibentuknya dibandingkan dengan nilai cross loading pada variabel lain. Berdasarkan hasil diperoleh maka dapat dinyatakan bahwa indikator yang digunakan dalam penelitian ini sudah baik validitas diskriminan dalam menyusun variabelnya masing-masing.

Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas menunjukkan konsistensi suatu alat ukur dalam mengukur gejala yang sama. Tujuan utama memperkirakan keandalan adalah untuk menentukan seberapa besar variabilitas akibat kesalahan pengukuran dan bagaimana caranya banyak variabilitas nilai tes yang sebenarnya (Ghozali & Latan., 2015). Untuk Reliabilitas, Composit Reabilitas dan Cronbach's Alpha yang digunakan.

Composit Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan dengan mengukur korelasi antar jawab pertanyaan. Suatu variabel dinyatakan reliabilitas apabila memberikan nilai sebesar composit reabilitas >0,70.

Variabel	Composite Reliability	Conclusion
Jam Kerja (X3)	0,906	Reliable
Jumlah Penumpang (X2)	0,896	Reliable
Pendapatan (Y)	0,858	Reliable

Tarif (X1)	0,819	Reliable
------------	-------	----------

Tabel 4. Composite Reability

Berdasarkan tabel 4, masing-masing variabel mempunyai reabilitas komposit nilai >0,7 dengan variabel Tarif (X1) sebesar 0,819, nilai Jumlah Transportasi (X2) sebesar 0,896, Nilai Jam Kerja (X3) sebesar 0,906, Pendapatan (Y) sebesar 0,858. Hal ini menunjukkan bahwa masing-masing variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dikatakan dapat diandalkan atau reliable.

Cronbach's Alpha

Cronbach's alpha dimana tes ini merupakan Teknik statistik yang digunakan untuk mengukur konsistensi internal dalam uji reliabilitas instrumen atau data psikometris. Suatu konstruk dikatakan reliabel jika konstruk nilai Cronbach's Alpha lebih dari 0,60.

Tabel 5. Cronbach's Alpha

Variable	<i>Cronbach's alpha</i>	Conclusion
Jam Kerja	0,871	Reliabel
Jumlah Penumpang	0,854	Reliabel
Pendapatan	0,792	Reliabel
Tarif	0,748	Reliabel

Dari tabel 5, terlihat bahwa semua hasil *Cronbach's Alpha* memiliki nilai lebih besar dari 0,60 yang berarti *Cronbach's Alpha* memenuhi syarat agar semua konstruksi dianggap andal.

Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas digunakan untuk menguji apakah terdapat korelasi variabel independen model regresi. Multikolineritas artinya terdapat hubungan linier sempurna antar keduanya beberapa atau seluruh variabel yang menjelaskan model regresi (Ajia,2011). Uji multikolineritas dapat diketahui dari nilai toleransi dan variance inflation factor (VIF). Multikolinearitas dapat dideteksi dengan toleransi nilai >0,1 atau sama dengan nilai VIF <5.

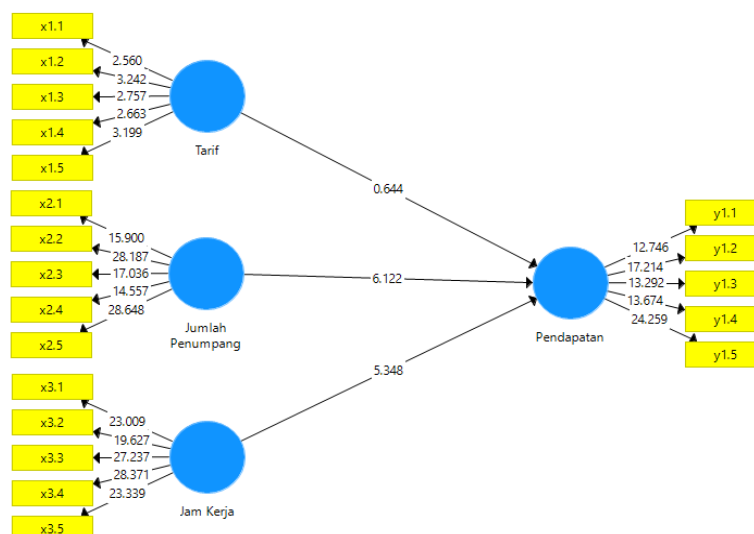
Tabel 6. VIF

Indicator	VIF
-----------	-----

x1.1	1,235
x1.2	1,605
x1.3	1,709
x1.4	1,582
x1.5	1,509
x2.1	1,852
x2.2	2,249
x2.3	1,697
x2.4	1,632
x2.5	2,084
x3.1	1,993
x3.2	1,844
x3.3	2,080
x3.4	2,038
x3.5	1,906
y1.1	1,548
y1.2	1,610
y1.3	1,538
y1.4	1,435
y1.5	1,645

Tabel 6, menunjukkan hasil statistik kolinearitas value (VIF untuk melihat uji multikolinieritas dengan hasil variabel. Setiap variabel mempunyai nilai batas >0,1 atau sama dengan VIF bernilai <5 sehingga tidak melanggar uji multikolinieritas.

Inner Model



Gambar 3. Inner Model

Inner model adalah model structural yang digunakan untuk memprediksi hubungan sebab dan akibat antara variabel laten atau variabel terukur tidak langsung. Model struktural digunakan untuk menguji hubungan antara konstruksi laten. Ada berbagai tes untuk struktural model, seperti: Goodness Of Fit dan Uji Hipotesis.

Goodness of Fit Test

Tujuan dari uji kecocokan adalah untuk mengetahui apakah sebaran tersebut data yang diperoleh dari sample mengikuti distribusi teoritis tertentu atau tidak (Ahamad dan Arifin,2018). Estimasi model struktural dilakukan untuk menunjukkan hubungan antara variabel manifes dan variabel laten variabel predictor, mediator, an hasil utama dalam model kompleks. Uji kecocokan terdiri dari tiga uji yaitu R-square (R^2), F-square (f^2), dan Q-square (Q^2).

R-Square

Nilai R^2 atau R-square menunjukkan penugasanan eksogen variabel ke variabel endogen. Variabel eksogen adalah variabel yang variabilitasnya di amsumsikan ditentukan oleh sebab-sebab di luar model. Sedangkan variabel endogen adalah variabel yang variasinya dapat dijelaskan oleh variabel sistem eksogen dan endogen. Semakin tinggi R^2 nya nilainya semakin baik tingkat determinasinya. R^2 nilai dari 0.75, 0.50, dan 0.25 dapat di reduksi menjadi kuat, sedang dan lemah (Ghozali dan Latan, 2015).

Tabel 7. R Square

Varibel	R Square
Pendapatan (Y)	0,665

Berdasarkan tabel 7, diketahui pengaruh dari variabel Pendapatan (Y) sebesar 0,665.

F- Square

Selain menilai ada tidaknya signifikan hubungan antar variabel, anda juga harus menilai besarnya pengaruh antar variabel dengan f-square (Shrum et al., 2013). Nilai f square sebesar 0,002 tergolong kecil, 0,015 tergolong sedang, dan 0,35 tergolong besar. Nilai yang kurang dari 0,02 dapat diabaikan atau dianggap tidak berpengaruh (Sarstedt dan Christian, 2017).

Tabel 8. F Square

	Pendapatan (Y)
Jam Kerja (X3)	0,225
Jumlah Penumpang (X2)	0,245
Tarif (X1)	0,003

Berdasarkan tabel 8, yang mempunyai effect size yang besar dengan kriteria f-square >0,35 tidak ada. Dan mereka yang memiliki efek sedang yaitu dengan nilai f-square antara 0,15-0,35 adalah Jam Kerja X3 terhadap Y dan pengaruh Jumlah Penumpang X2 terhadap Y. Sedangkan Tarif X1 terhadap Y kecil karena berada pada rentang 0,02-0,15.

Q-Square

Nilai Q^2 pada pengujian model struktural ditentukan oleh nilai Q^2 (kepentingan prediktif), Q^2 nilai dapat digunakan untuk mengukur seberapa baik model dan parameternya menghasilkan apa yang diamati nilai-nilai. Q^2 nilai >0 menunjukkan bahwa mempunyai sifat prediktif nilai, sedangkan Q^2 nilai <0 berarti model tidak memiliki prediksi nilai.

Berdasarkan perhitungan diperoleh nilai Q-square sebesar 0,665. Ini menjelaskan bahwa 66,5% dari keberagaman bahan penelitian dapat diperoleh dijelaskan oleh, model penelitian, sedangkan 33,5% dapat dijelaskan oleh faktor lain di luar model penelitian ini. Jadi nilainya $Q^2 >0$ menunjukkan bahwa model tersenut sesuai.

Test Hipotesis

Direct Effect

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini dapat dilihat pada jalurnya nilai koefisien pengaruh langsung dan tidak langsung. Uji koefisien jalur menggunakan bootstrapping proses untuk menunjukkan t-statistik atau p-value (rasio kritis) dan nilai sample asli yang diperoleh dari proses tersebut. Nilai p sebesar 0,05 artinya bahwa tidak ada dampak

langsung maupun tidak langsung. Tingkat signifikansi yang digunakan penelitian ini t-statistiknya sebesar 1,96 (tingkat signifikan = 5%). Nilai pengujian hipotesis penelitian ditunjukkan pada tabel 9 :

Tabel 9. Direct Effect

Variabel	Hipotesis	Original Sample	T-Statistic	P-Value	Conclusion
Jam Kerja (X3) -> Pendapatan (Y)	H3	0,424	5,348	0,000	Positive, Significant
Jumlah Penumpang (X2) -> Pendapatan (Y)	H2	0,441	6,122	0,000	Positive, Significant
Tarif (X1) -> Pendapatan (Y)	H1	-0,031	0,644	0,520	Not Significant

Berdasarkan hasil *direct effect* pada tabel 9, dapat diartikan sebagai berikut :

- Uji hipotesis pertama adalah apakah Tarif mempunyai dampak positif terhadap pendapatan. Berdasarkan tabel koefisien jalur pada uji bootstrapping, Tarif berpengaruh negatif terhadap pendapatan. Hal ini ditunjukkan oleh T-statistik nilai $0,664 < 1,96$ dan P-value $0,520 > 0,05$. Jadi bisa disimpulkan bahwa hipotesis pertama tidak diterima karena ada yang negatif dan tidak signifikan pengaruh Tarif terhadap Pendapatan.
- Uji hipotesis kedua adalah apakah Jumlah Penumpang mempunyai dampak positif terhadap Pendapatan. Berdasarkan tabel koefisien jalur pada uji bootstrapping, Jumlah penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan. Hal ini ditunjukkan oleh T-statistik nilai $6,122 > 1,96$ dan P-Value $0,000 < 0,05$, jadi dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua diterima karena ada yang positif dan pengaruh signifikan antara Jumlah Penumpang terhadap Pendapatan.
- Uji hipotesis ketiga adalah apakah Jam Kerja memiliki dampak negatif terhadap Pendapatan. Berdasarkan tabel koefisien jalur pada uji bootstrapping, Jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pendapatan, Hal ini dapat ditunjukkan oleh T-statistik nilai $5,348 > 1,96$ dan P-value $0,000 < 0,05$. Jadi dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga diterima karena ada yang positif dan pengaruh signifikan antara Jam Kerja dengan Pendapatan.

Pembahasan

Gambar 1 menunjukkan model penelitian yaitu Transportasi Online memiliki pengaruh terhadap Transportasi Becak di kota Surakarta. Transportasi online menurut

(Late et al., 2022) Transportasi online merupakan transportasi yang berbasis suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen memesan suatu sarana transportasi melalui sistem aplikasi di dalam smartphone. Dengan adanya transportasi online cukup membantu kemudahan dalam mobilitas kehidupan sehari-hari masyarakat, karena adanya transportasi online masyarakat yang ada di kota Surakarta menjadi mudah untuk mencapai tempat tujuannya.

Selanjutnya akan dilakukan model pengukuran *Transportasi Online* terhadap Transportasi Becak di kota Surakarta. Transportasi becak memberikan dampak yang buruk terhadap pendapatan para pengemudi becak di kota Surakarta.

Tarif merupakan 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 (Buntuan et al., 2023). Tarif dapat ditentukan berdasarkan jarak tempuh, medan yang akan dilalui, dan standar yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Dengan tarif yang ditentukan atau menetapkan standar yang telah diterapkan maka akan mengurangi kecemburuan antara pengemudi transportasi online dan juga pengemudi becak.

Sedangkan Tarif tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak, Hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis penelitian. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh (Buntuan,2023) yang mengatakan bahwa tarif berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak.

Selanjutnya Jumlah Penumpang memiliki pengaruh yang signifikan, hasil ini sesuai dengan hipotesis penelitian. Hasil ini sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh yang mengatakan bahwa jumlah penumpang berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak.

Selanjutnya Jam Kerja memiliki pengaruh yang signifikan, hasil ini tidak sesuai dengan hipotesis penelitian. Hasil ini tidak sejalan dengan penelitian sebelumnya oleh (Buntuan et al., 2023) yang mengatakan bahwa jam kerja tidak berpengaruh signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa tarif tidak memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak, sedangkan jumlah penumpang dan jam kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak. Pengemudi perlu mempertimbangkan jam kerja untuk jumlah memperoleh jumlah penumpang yang banyak karena akan meninggalkan jumlah pendapatannya. Bagi responden, tarif transportasi becak bukan sesuatu yang dipandang berat dan sehingga tarif becak tidak menentukan tingkat pendapatan pengemudi becak. Penelitian ini

diharapkan dapat dimanfaatkan sebagai evaluasi oleh pemerintah untuk meningkatkan pendapatan pengemudi becak khususnya di Kota Surakarta. Untuk penelitian ke depan, perlu meneliti karakteristik responden pengemudi becak dan persepsi masyarakat terhadap transportasi becak di era saat ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Assariy, N. A., & Mahmud, A. K. (2023). *Dampak Kenaikan Harga Bahan Bakar Minyak , Jam Kerja , dan Insentif terhadap Pendapatan Driver Transportasi Online di Kota Makassar The Effect Of Increasing Fuel Price , Working Hours , and Incentives on Online Transportation Driver Income in Makassar City mengatur layanan transportasi online dan mewajibkan perusahaan-perusahaan*. 3, 123–131.
- Barus, M. I., Hasibuan, M. R., Agama, T., Negeri, I., Natal, M., & Utara, S. (2022). *Strategi Pengemudi Becak Motor dalam Membiayai Kebutuhan Sekolah Anak : Studi Kasus pada Pengemudi Becak Motor*. 01(01), 924–941.
- Bantuan, A. F. K., Rorong, I. P. F., & Tolosang, K. D. (2023). Analisis Pendapatan Becak Motor (Bentor) Di Kotamobagu. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisien*, 23(3), 16–24.
- Dwijayanti, M., & Jember, M. (2021). Dampak ojek online terhadap jam kerja dan pendapatan ojek di kota Denpasar. *E-Jurnal EP Unud*, 10(8), 3247–3279.
- Egeten, saskia R. ., Rorong, ita P. ., & Sumual, J. I. (2022). analisis faktor- faktor yang mempengaruhi pendapatan driver grab bike di kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 22(1), 35–46.
- Firyal Nuzulul Fitri, & Muzakar Isa. (2024). Analisis Pengaruh E-Wom, Brand Attitude dan Trust terhadap Purchase Intention Eco-Friendly Transport di Surakarta. *Economic Reviews Journal*, 3(1), 155–175. <https://doi.org/10.56709/mrj.v3i1.128>
- Hadju, H. Z., & Sitohang, S. (2020). Pengaruh Kualitas Pelayanan, Harga, dan Fasilitas terhadap Keputusan Pembelian pada Jasa Transportasi PT PELNI Surabaya. *Jurnal Ilmu Dan Riset Manajemen (JIRM)*, 9(8), 1–18.
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 231. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- Late, M., Tinggi, S., Kesejahteraan, I., & Tamalanrea Makassar, S. (2022). *Pengaruh Hubungan Sosial Antara Majikan Dan Pengemudi Becak Motor (Bentor) Di Kab. Bulukumba*. 3(2), 153–160.

- Linda, W. Isa Muzakar, Wahyudin, Muhammad, 2019. Pengaruh Word Of Mouth Dan Kualitas Pelayanan terhadap Minat Konsumen Ojek Online. Tesis. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Marsusanti, E., Susilawati, S., Nugraha, R., & Koeswara, T. S. N. (2018). Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek. *Swabumi*, 6(2), 128–132. <https://doi.org/10.31294/swabumi.v6i2.5184>
- Nahuri, S. B., Firayanti, Y., & Mufrihah, M. (2023). Pengaruh Pengalaman Kerja, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Kesehatan Dan Keselamatan Kerja (K3) Pengemudi Gojek Di Kota Pontianak. *Jurnal Economina*, 2(4), 949–963. <https://doi.org/10.55681/economina.v2i4.461>
- Notoatmojo, M. I., Ariyanti, R., & ... (2020). Pengaruh Jumlah Penumpang Kereta Api Terhadap Total Pendapatan Stasiun Pekalongan Bulan Januari–April 2020. *Jurnal Aktual Akuntansi* ..., 3(1), 129–136. <https://jurnal.polines.ac.id/index.php/akunbisnis/article/view/2146%0Ahttps://jurnal.polines.ac.id/index.php/akunbisnis/article/viewFile/2146/106948>
- Nurwahyudi, M. (2018). Studi Perencanaan Prasarana Jaringan Transportasi Moda Becak-Motor Bemer Di Kota Makassar. *Jurnal Teknik Sipil : Rancang Bangun*, 4(2), 22. <https://doi.org/10.33506/rb.v4i2.172>
- Prayogo, A., & Arianti, F. (2020). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Transportasi Online (Studi Kasus Driver Go-Jek Di Kota Semarang). *Diponegoro Journal of Economics*, 9(3), 97–110. <http://ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/jme>
- Rachmawati, I. K., Handoko, Y., Nuryanti, F., Wulan, M., & Hidayatullah, S. (2019). Pengaruh Kemudahan, Kepercayaan Pelanggan dan Kualitas Informasi Terhadap Keputusan Pembelian Online. *Seminar Nasional Sistem Informasi 2019*, 3(September), 1617–1625.
- Risdiyanto, R., Kurniawan, T., & Alfred, J. (2021). Dampak Kenaikan Tarif Ojek Online Terhadap Pendapatan Pengemudi Dan Kepuasan Penumpang, Tinjauan Sebelum Pandemi Covid 19. *Jurnal Teknik Sipil*, 10(2), 64–71. <https://doi.org/10.24815/jts.v10i2.20727>
- Rochimah, P. A., & Muzakar Isa. (2023). Effect Price Perception, Customer Relationship Marketing, and Trust on Serabi Notosuman Sales Mediated Customer Loyalty. *ProBisnis: Jurnal Manajemen*, 14(2), 210–221. Retrieved from <https://ejournal.joninstitute.org/index.php/ProBisnis/article/view/104>

- Saputra, R. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Pada Driver Gojek Di Kota Pekanbaru. *Economics, Accounting and Business Journal*, 1(1), 223–234.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Umasugi, H. (2023). Analisis Pendapatan Supir Angkutan Umum Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (Studi Pangkalan Angkut Pasar Basanohi Kecamatan Sanana). *Al-Mizan: Jurnal Kajian Hukum Dan ...*, 1, 33–53. <http://ejurnal.staibabussalamsula.ac.id/index.php/al-mizan/article/view/101%0Ahttps://ejurnal.staibabussalamsula.ac.id/index.php/al-mizan/article/download/101/86>
- Wenehenubun, L. Y., Rorong, I. P. F., & Tumangkeng, S. Y. . (2023). Pengaruh Jam Kerja, Tarif Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Online (INDRIVER) Di Kota Manado. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*, 23(8), 97–108.