

**SKRIPSI**

**PENGARUH UMUR, JUMLAH TANGGUNGAN, DAN  
JAM KERJA TERHADAP PENDAPATAN PENGEMUDI  
BECAK DI KOTA BANDA ACEH MENURUT  
PRESPEKTIF ETIKA BISNIS ISLAM**



**Disusun Oleh:**

**NORA APRILIA  
NIM. 140602080**

**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
BANDA ACEH  
2019 M / 1440 H**

## LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertandatangan di bawah ini

Nama : Nora Aprilia  
NIM : 140602080  
Program Studi : Ekonomi Syariah  
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis Islam

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan SKRIPSI ini, saya:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.*
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.*
- 4. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.*
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.*

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 10 Juli 2019

Yang Menyatakan



*Nora Aprilia*  
Nora Aprilia

**LEMBAR PERSETUJUAN SIDANG SKRIPSI**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh  
Sebagai Salah Satu Beban Studi  
Untuk Menyelesaikan Program Studi Ekonomi Syariah

Dengan Judul:

**Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan Dan Jam Kerja Terhadap  
Pendapatan Pengemudi Becak Di Kota Banda Aceh Menurut  
Prespektif Etika Bisnis Islam**

Disusun Oleh:

Nora Aprilia  
NIM: 140602080

Disetujui untuk disidangkan dan dinyatakan bahwa isi dan formatnya  
telah memenuhi syarat sebagai kelengkapan dalam penyelesaian studi pada  
Program Studi Ekonomi Syariah  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry

Pembimbing I,



Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA  
NIP: 198307092014032002

Pembimbing II,



Khairul Amri, S.E., M.Si  
NIDN: 0106077507

Mengetahui  
Ketua Program Studi Ekonomi Syariah, 

Dr. Nilam Sari, M.Ag  
NIP: 197103172008012007

LEMBAR PENGESAHAN SEMINAR HASIL

SKRIPSI

Nora Aprilia  
NIM: 140602080

Dengan Judul:

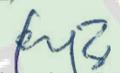
**Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan Dan Jam Kerja Terhadap  
Pendapatan Pengemudi Becak Di Kota Banda Aceh Menurut  
Prespektif Etika Bisnis Islam**

Telah Diseminarkan Oleh Program Studi Strata Satu (S1)  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry  
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi Untuk  
Menyelesaikan Program Studi Strata 1 dalam bidang Ekonomi Syariah

Pada Hari/Tanggal : Jum'at, 19 Juli 2019  
17 Dzulqaidah 1440 H

Banda Aceh  
Tim Penilai Seminar Hasil Skripsi

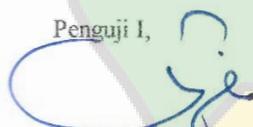
Ketua,

  
Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA  
NIP: 198307092014032002

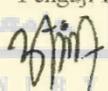
Sekretaris,

  
Khairul Amri, S.E., M.Si  
NIDN: 0106077507

Penguji I,

  
Fakhurrrazi, S.E., MM  
NIP: 19760525200031210002

Penguji II,

  
Winny Dian Safitri, S.Si., M.Si

Mengetahui



Ketua Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

  
Zaki Fuad, M.Ag  
NIP: 198003141992031003



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH  
UPT. PERPUSTAKAAN

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh  
Telp. 0651-7552921, 7551857, Fax. 0651-7552922  
Web: [www.library.ar-raniry.ac.id](http://www.library.ar-raniry.ac.id), Email: [library@ar-raniry.ac.id](mailto:library@ar-raniry.ac.id)

**FORM PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH  
MAHASISWA UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Nora Aprilia  
NIM : 140602080  
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah  
E-mail : noraaprilia054@gmail.com

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada UPT Perpustakaan Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah :

Tugas Akhir  KKU  Skripsi.....

yang berjudul:

**Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan Dan Jam Kerja Terhadap  
Pendapatan Pengemudi Becak Di Kota Banda Aceh Menurut Prespektif  
Etika Bisnis Islam**

Beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini, UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh berhak menyimpan, mengalih-media formatkan, mengelola, mendiseminasikan, dan mempublikasikannya di internet atau media lain :

Secara *fulltext* untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis, pencipta dan atau penerbit karya ilmiah tersebut.

UPT Perpustakaan UIN Ar-Raniry Banda Aceh akan terbebas dari segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Banda Aceh  
Pada tanggal : 20 Januari 2019

Mengetahui,

Penulis

Nora Aprilia  
NIM: 140602080

Pembimbing I

Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA  
NIP: 198307092014032002

Pembimbing II

Khairul Amri, S.E., M.Si  
NIDN: 0106077507

## KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah kita panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul **“Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan, dan Jam Kerja terhadap Pendapatan Pengemudi Becak di Kota Banda Aceh Menurut Prespektif Etika Bisnis Islam”**. Shalawat beriring salam tidak lupa kita curahkan kepada junjungan Nabi besar kita Nabi Muhammad SAW, yang telah mendidik seluruh umatnya untuk menjadi generasi terbaik di muka bumi ini.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu tugas akhir yang harus dipenuhi oleh penulis dan merupakan syarat untuk menyelesaikan program studi Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Dalam proses penyelesaian tugas akhir ini, penulis banyak mengalami kendala dan pasang surut semangat. Namun, berkat motivasi, bimbingan, dukungan, dan bantuan yang sangat berharga dari berbagai pihak, penulis akhirnya dapat menyelesaikan tugas akhir ini. Oleh karena itu, penulis sangat berterima kasih terutama kepada :

1. Dr. Zaki Fuad Chalil, M.Ag, Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Ar-Raniry.

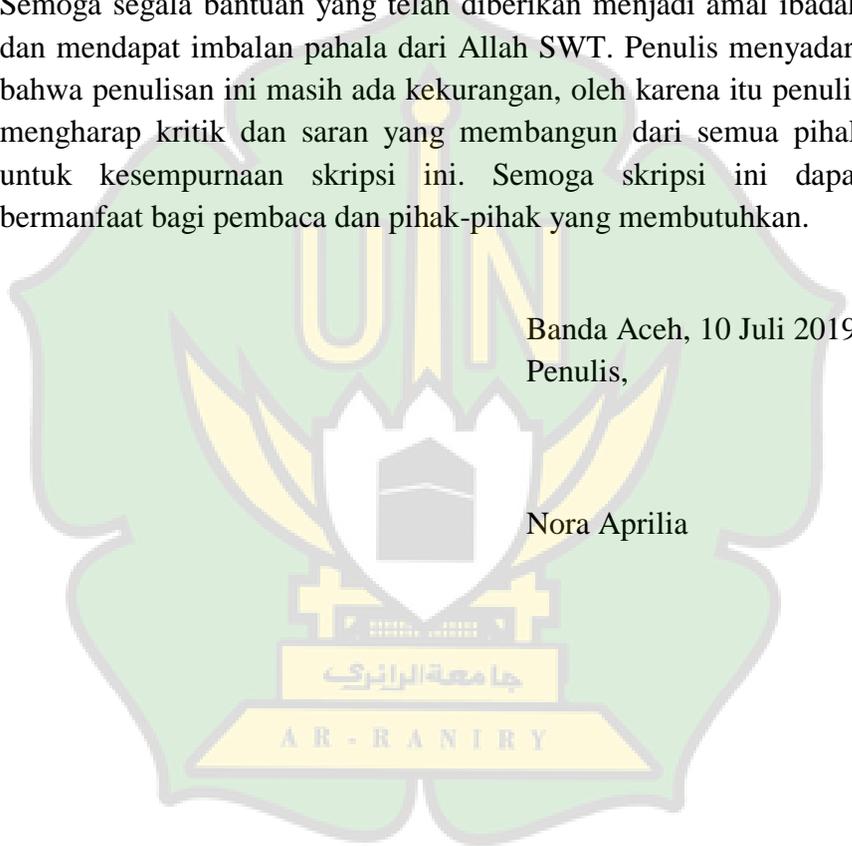
2. Dr. Nilam Sari, Lc., M.Ag dan Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA selaku Ketua dan sekretaris Program Studi Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry.
3. Muhammad Arifin, Ph.D selaku Ketua Laboratorium Fakultas Ekonomi dan Dosen Staf Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam.
4. Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA., selaku pembimbing I dan Khairul Amri, S.E., M.Si., selaku pembimbing II yang tak bosan-bosannya memberi arahan dan nasehat bagi penulis demi kesempurnaan skripsi ini.
5. Fakhurrazi, S.E., MM dan Winny Dian Safitri, S.SI., M.Si selaku penguji I dan penguji II yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun guna penyempurnaan skripsi ini.
6. Dr. Muhammad Zulhimi, M.A., selaku Penasehat Akademik (PA) penulis selama menempuh pendidikan di Program Studi Ekonomi Syariah.
7. Kedua orang tua tercinta, Ayahanda Amir Hasan, SKM dan Ibunda Nizwarni, AMd, yang selalu memberikan kasih sayang, cinta, motivasi tentang begitu berartinya kerja keras tanpa kenal rasa keluh kesah serta doa yang tiada hentinya agar penulis memperoleh yang terbaik, didikan, dukungan serta semua jasa yang tidak ternilai harganya yang telah diberikan selama ini. Serta Ririn, Nandar dan Afdhal adik-adik tersayang yang selalu memberikan semangat.
8. Sahabat-sahabat seperjuangan jurusan Ekonomi Syariah angkatan 2014. Sahabat-sahabat terbaik Ulfa Noviana, Reza

Audia, Novita Helida, Gusti Alfira dan Noazka (Ayu, Zulfah, Riska) atas segala dukungan yang pernah diberikan agar penulis bisa dengan cepat menyelesaikan skripsi

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada semua pihak yang telah membantu. Semoga segala bantuan yang telah diberikan menjadi amal ibadah dan mendapat imbalan pahala dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa penulisan ini masih ada kekurangan, oleh karena itu penulis mengharap kritik dan saran yang membangun dari semua pihak untuk kesempurnaan skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan pihak-pihak yang membutuhkan.

Banda Aceh, 10 Juli 2019  
Penulis,

Nora Aprilia



## TRANSLITERASI ARAB-LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158 Tahun1987 –Nomor:0543 b/u/1987

### 1. Konsonan

No	Arab	Latin	No	Arab	Latin
1	ا	Tidak dilambangkan	16	ظ	Ṭ
2	ب	B	17	ظ	Z
3	ت	T	18	ع	‘
4	ث	Ṣ	19	غ	G
5	ج	J	20	ف	F
6	ح	H	21	ق	Q
7	خ	Kh	22	ك	K
8	د	D	23	ل	L
9	ذ	Z	24	م	M
10	ر	R	25	ن	N
11	ز	Z	26	و	W
12	س	S	27	ه	H
13	ش	Sy	28	ء	’
14	ص	Ṣ	29	ي	Y
15	ض	Ḍ			

## 2. Vokal

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

### a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>Dammah</i>	U

### b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
◌َ ي	<i>Fathah</i> dan ya	Ai
◌َ و	<i>Fathah</i> dan wau	Au

Contoh:

كيف : *kaifa*

هول : *haua*

### 3. *Maddah*

*Maddah* atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
اَ / ى	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i> atau <i>ya</i>	Ā
اِ / يِ	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	Ī
اُ / يُ	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	Ū

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَقُولُ : *yaqūlu*

### 4. *Ta Marbutah* (ة)

Transliterasi untuk *ta marbutah* ada dua.

a. *Ta marbutah* (ة)hidup

*Ta marbutah* (ة)yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah* dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. *Ta marbutah* (ة) mati

*Ta marbutah* (ة)yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

- c. Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta *marbutah* (ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah* (ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *rauḍah al-atfāl/ rauḍatul atfāl*

الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ : *al-Madīnah al-Munawwarah/*

*al-Madīnatul Munawwarah*

طَلْحَةُ : *Tal ḥah*

#### **Catatan:**

#### **Modifikasi**

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail, sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

## ABSTRAK

Nama : Nora Aprilia  
NIM : 140602080  
Fakultas/Program Studi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ekonomi Syariah  
Judul : Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan Dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan Pengemudi Becak Di Kota Banda Aceh Menurut Prespektif Etika Bisnis Islam.  
Tanggal Sidang : 19 Juli 2019  
Tebal Skripsi : 109 Halaman  
Pembimbing I : Cut Dian Fitri, S.E., M.Si., Ak., CA  
Pembimbing II : Khairul Amri, S.E., M.Si

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh secara parsial dan simultan dari faktor umur, jumlah tanggungan dan jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh. Penelitian menggunakan metode kuantitatif. Teknik pengambilan sampel yaitu menggunakan teknik *Non Probability Sampling*. Jumlah responden dalam penelitian ini adalah 70 responden. Pengumpulan data menggunakan kuesioner dan kemudian diolah dengan menggunakan bantuan SPSS 20. Teknik analisis data menggunakan analisis regresi linear berganda. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial faktor umur berpengaruh negatif dan signifikan sedangkan faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan dan secara simultan faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja secara bersama-sama mempunyai pengaruh terhadap pendapatan. Hasil uji koefisien determinasi ( $R^2$ ) menunjukkan bahwa keragaman pendapatan pengemudi becak yang dijelaskan oleh faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja adalah sebesar 74,3% sedangkan sisanya 25,7% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan kedalam model.

**Kata Kunci** : Umur, Jumlah Tanggungan, Jam Kerja, Pendapatan.

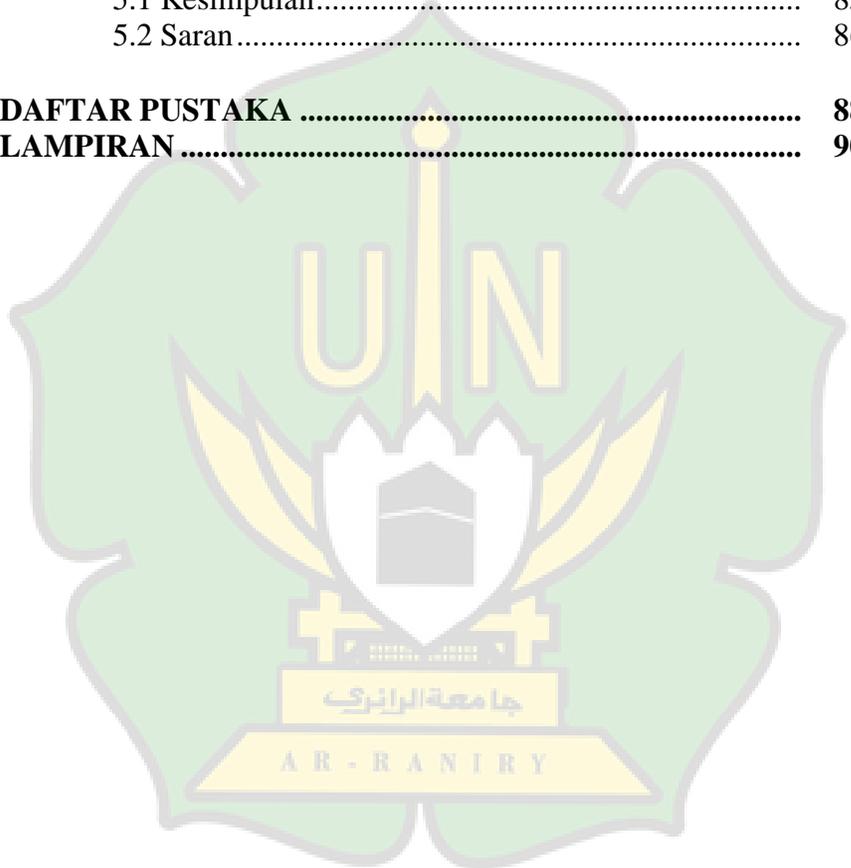
## DAFTAR ISI

Halaman

<b>LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>i</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI</b> .....	<b>ii</b>
<b>LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI</b> .....	<b>iii</b>
<b>LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI</b> .....	<b>iv</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>v</b>
<b>HALAMAN TRANSLITERASI</b> .....	<b>viii</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>xii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xiii</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xvii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xviii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	7
1.3 Tujuan Penelitian.....	7
1.4 Manfaat Penelitian.....	8
1.5 Sistematika Penulisan.....	8
<b>BAB II LANDASAN TEORI</b> .....	<b>11</b>
2.1 Pendapatan .....	11
2.1.1 Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan .....	13
2.1.2 Hubungan antar variabel penelitian.....	16
2.2 Transportasi .....	17
2.2.1 Sumber hukum .....	20
2.2.2 Sejarah pertumbuhan transportasi .....	22
2.2.3 Manfaat transportasi .....	22
2.2.4 Becak sebagai transportasi darat .....	24
2.3 Bekerja dalam Ekonomi Islam .....	25
2.3.1 Etika Bisnis Islam.....	29
2.3.2 Etika Bekerja Dalam Islam.....	31

2.4 Hasil Penelitian Terdahulu .....	32
2.5 Kerangka Pemikiran .....	40
2.6 Hipotesis Penelitian .....	42
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>43</b>
3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	43
3.2 Lokasi Penelitian .....	43
3.3 Identifikasi Variabel .....	43
3.4 Definisi Operasional Variabel .....	44
3.5 Populasi dan Sampel .....	45
3.5.1 Populasi .....	45
3.5.2 Sampel .....	46
3.5.3 Penarikan Sampel .....	46
3.6 Sumber Data .....	47
3.6.1 Data Primer .....	47
3.7 Teknik Pengumpulan Data .....	47
3.8 Teknik Analisis Data .....	48
3.8.1 Uji Asumsi Klasik .....	48
3.8.2 Uji Hipotesis .....	51
<b>BAB IV HASIL PENELITIAN .....</b>	<b>54</b>
4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian .....	54
4.2 Karakteristik responden.....	56
4.2.1 Karakteristik Responden .....	56
4.2.2 Karakteristik Pekerjaan .....	61
4.3 Deskripsi Variabel Penelitian .....	65
4.4 Uji Asumsi Klasik .....	66
4.4.1 Uji Normalitas .....	66
4.4.2 Uji Multikolinearitas .....	69
4.4.3 Uji Heterokedasiditas .....	70
4.4.4 Uji Regresi Linear Berganda .....	71
4.5 Uji Hipotesis .....	74
4.5.1 Uji Simultan (Uji F) .....	74
4.5.2 Uji Parsial (Uji T).....	75
4.5.3 Uji Koefisien Determinansi ( $R^2$ ) .....	77
4.6 Pembahasan Hasil Penelitian.....	78
4.6.1 Pengaruh Umur Terhadap Pendapatan .....	79

4.6.2 Pengaruh Jumlah Tanggungan Terhadap Pendapatan .....	81
4.6.3 Pengaruh Jam Kerja Terhadap Pendapatan .	82
4.7 Kerangka Pemikiran dengan Beta Hasil Penelitian	84
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>85</b>
5.1 Kesimpulan.....	85
5.2 Saran .....	86
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>88</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>90</b>



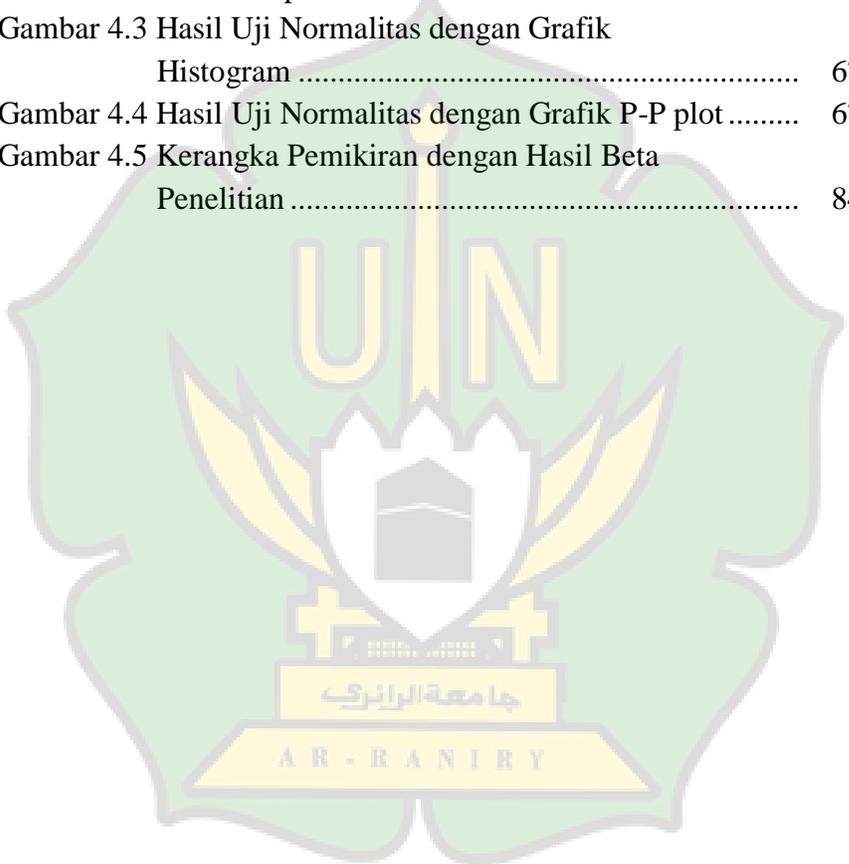
## DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu.....	36
Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel .....	44
Tabel 4.1 Profil Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan	60
Tabel 4.2 Profil Responden Berdasarkan Lama Bekerja.....	62
Tabel 4.3 Profil Responden Berdasarkan Jam kerja perhari ....	63
Tabel 4.4 Profil Responden Berdasarkan Pendapatan perhari..	64
Tabel 4.5 Hasil Uji <i>One Sample Kolmogrov-Smirnov Test</i> .....	68
Tabel 4.6 Hasil Uji Multikolinearitas .....	69
Tabel 4.7 Hasil Uji Heterokedastisitas dengan Gletser .....	71
Tabel 4.8 Hasil Uji Regresi Linear Berganda.....	72
Tabel 4.9 Hasil Uji Simultan (uji f).....	74
Tabel 4.10 Hasil Uji Parsial (uji t).....	75
Tabel 4.11 Hasil Uji Koefisien determinansi ( $R^2$ ).....	78



## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
Gambar 2.1 Kerangka Pemikiran .....	41
Gambar 4.1 Profil Responden Berdasarkan Usia .....	57
Gambar 4.2 Profil Responden Berdasarkan Pendidikan .....	59
Gambar 4.3 Hasil Uji Normalitas dengan Grafik Histogram .....	67
Gambar 4.4 Hasil Uji Normalitas dengan Grafik P-P plot .....	67
Gambar 4.5 Kerangka Pemikiran dengan Hasil Beta Penelitian .....	84



## DAFTAR LAMPIRAN

	<b>Halaman</b>
Lampiran 1 Surat Pengantar Kuisisioner .....	92
Lampiran 2 Jawaban Responden .....	95
Lampiran 3 Hasil Uji Asumsi Klasik .....	98
Lampiran 4 Hasil Uji Hipotesis .....	102
Lampiran 5 Hasil Wawancara .....	104
Lampiran 6 Foto Wawancara dan Pengisian Kuisisioner .....	107



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Masalah**

Indonesia adalah salah satu negara berkembang yang melakukan perbaikan diberbagai sektor, baik di sektor politik, sektor ekonomi, sektor sosial budaya dan lain sebagainya. Hal ini dilakukan supaya Indonesia dapat berkembang dan meningkatkan perekonomian agar bisa meningkatkan taraf hidup masyarakat dan juga bisa masuk dalam area modernisasi (Wahyono, 2017:1).

Sektor pembangunan ekonomi yang dilakukan pemerintah saat ini lebih mengarah kepada kebijakan yang diambil pemerintah untuk pertumbuhan ekonomi mendatang. Tujuannya pembangunan ekonomi untuk pengendalian tingkat inflasi dan meningkatkan taraf hidup masyarakat. Distribusi pendapatan yang tidak merata adalah suatu permasalahan yang terjadi dalam pembangunan ekonomi saat ini (Wahyono, 2017:1).

Indonesia dengan jumlah penduduk sebanyak 267 juta jiwa di tahun ini menimbulkan suatu masalah karena kurangnya daya dukung ekonomi yang dimiliki. Daya dukung tersebut berupa kurangnya lapangan pekerjaan yang menyebabkan berbagai masalah seperti banyaknya pengangguran, rendahnya tingkat pendapatan penduduk perkapita dan tidak meratanya pendapatan di masyarakat (Sukirno, 2014:203).

Hubungan pembangunan dibidang ekonomi dan dibidang-bidang lainnya perlu adanya dukungan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat dengan pembangunan dan perbaikan diberbagai sektor transportasi atau sektor pengangkutan. Transportasi yang murah dan layak adalah salah satu upaya yang harus dilakukan pemerintah untuk menunjang kegiatan ekonomi. Efendi memaparkan bahwa pembangunan dan perbaikan sektor transportasi atau sektor pengangkutan merupakan salah satu cara untuk mengatasi ketimpangan dan kesenjangan sosial (Efendi, 2007:5).

Dalam pengembangan ekonomi suatu negara, transportasi dijadikan sebagai alat penunjangnya. Kebutuhan akan jasa pengangkutan atau transportasi ini merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya (Salim, 2002:5). Jasa transportasi sangatlah diperlukan dalam kegiatan ekonomi bukan hanya untuk memperlancar arus barang dan mobilitas manusia, tetapi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal. (Adisasmita, 2010:3). Transportasi sendiri adalah suatu alat yang digunakan untuk melakukan pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya. Hal ini sesuai dengan ketentuan Allah SWT yang menempatkan manusia di muka bumi ini. Manusia tidak akan mengalami perkembangan dan kemajuan apabila tidak ditunjang oleh transportasi.

Transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu jalur darat, laut dan udara. Mayoritas masyarakat lebih memilih jalur darat untuk memenuhi kebutuhannya. (Karsasih, dan Murniati, 2018:1). Transportasi darat sendiri telah diatur dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menurut ketentuan undang-undang tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang No. 22 tahun 2009) (Muhammad, 2013:8).

Salah satu bentuk transportasi darat adalah becak, becak merupakan salah satu alat transportasi darat yang sangat khas di kota Banda Aceh dan merupakan salah satu transportasi yang membantu pariwisata di kota Banda Aceh. Dengan adanya berbagai obyek wisata yang ada di Banda Aceh membuat banyaknya masyarakat yang membuka usaha-usaha mereka sendiri, tidak terkecuali usaha becak.

Setelah tsunami yang menimpa Aceh pada tahun 2004 banyak pengemudi becak yang muncul karena harus mencari rezeki untuk memenuhi kehidupan hidup, banyaknya wisatawan yang hadir menjadi kesempatan bagi mereka untuk memperoleh rezeki, hal ini dibuktikan dengan data yang di dapatkan pada berita bahwasannya tahun 2013 terdapat 4.000 unit pengemudi becak

yang beroperasi di Kota Banda Aceh dan Aceh Besar. Kuota pengemudi becak untuk Kota Banda Aceh sekitar 1.800 unit dalam 25 pangkalan, jika ada pengemudi becak yang memenuhi persyaratan maka pangkalan akan ditambahkan (Serambinews, 6 Februari 2013). Namun pada tahun 2016 pengemudi becak di Kota Banda Aceh semakin menurun dan hanya terdapat 819 unit di keseluruhan pangkalan (Serambinews, 21 Juli 2016).

Keberadaan becak dari hari ke hari semakin tergilas dengan perkembangan mode transportasi darat lainnya seperti Gojek, trans kutaraja dan taksi yang telah meramaikan kota Banda Aceh. Dulu becak sering digunakan masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, tetapi dengan semakin berkembangnya zaman semuanya telah mengalami perubahan. Keberadaan becak sudah sangat lama di Indonesia sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri dan masih diminati oleh sebagian orang. Namun apabila dicermati ada banyak hal yang perlu dibenahi pada layanan becak yang ada saat ini khususnya masalah keselamatan, kebersihan dan harga. Masalah harga yang menjadi kendala bagi penumpang karena penarik becak memasang tarif semau mereka sendiri.

Berdasarkan wawancara dengan pengemudi becak sendiri didapatkan hasil bahwa pendapatan para penarik becak setiap harinya pun tidak menentu karena adanya para pesaing dari alat transportasi khususnya transportasi yang berbasis online, hal ini disebabkan karena jumlah penumpang yang semakin sedikit, oleh

karena itu pendapatan pengemudi becak ini pun mengalami penurunan yang sangat signifikan dari sebelumnya. Untuk mendapatkan penghasilan sehari-hari saja penarik becak harus bekerja dari pagi sampai sore bahkan ada yang sampai malam. Tetapi mereka tetap bertahan karena tidak ada pilihan pekerjaan lain dan memanfaatkan becak yang sudah ada sebelumnya. Semangat para pembecak untuk mencari uang tetap tinggi untuk membiayai kehidupan keluarga mereka.

Dalam menjamin kesejahteraan pengemudi becak, pemerintah melakukan upaya pemasangan argo agar memudahkan pengemudi becak menentukan biaya yang dikeluarkan setiap sekali jalan. Untuk tarif argo sesuai dengan kesepakatan pangkalan becak, Dishubkomintek Banda Aceh, Satlantas Polresta Banda Aceh dan Organda Banda Aceh yaitu Rp 5.000 untuk satu kilometer pertama dan selanjutnya berlaku kelipatan Rp. 3.500 per Km (Serambinews, 21 Juli 2016). Namun belum semua becak yang ada di Banda Aceh telah dipasangi argo. Dan juga adanya bantuan-bantuan ekonomi yang diberikan kepada pengemudi becak untuk meringankan beban kehidupan melalui program pemberdayaan ekonomi, program ini berupaya untuk menciptakan masyarakat yang kurang mampu agar menjadi insan yang gigih dan mandiri.

Hal ini sesuai dengan ajaran dalam Islam yang menekankan setiap orang untuk bekerja, Al-Quran dalam surah Al-Jumuah ayat 10 telah menegaskan bahwa:

فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانْتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِنْ فَضْلِ اللَّهِ وَاذْكُرُوا  
اللَّهَ كَثِيرًا لَعَلَّكُمْ تُفْلِحُونَ

Artinya: “Apabila telah ditunaikan shalat, maka bertebaranlah kamu di muka bumi (untuk mencari rezeki dan usaha yang halal) dan carilah karunia Allah dan ingatlah Allah banyak-banyak supaya kamu beruntung” (surah Al-Jumuah : 10).

Islam mendorong umatnya untuk bekerja. Hal tersebut disertai dengan jaminan Allah bahwa telah menetapkan rezeki setiap makhluk yang diciptakan-Nya. Sebaliknya, Islam melarang umatnya untuk meminta-minta atau mengemis (Sholahuddin, 2007:31). Oleh karena itu, dianjurkan untuk terus berusaha mencari rezeki yang baik yang mana menurut Islam adalah melakukan usaha sendiri, baik berupa perdagangan maupun usaha lainnya sepanjang hal yang dilakukan dengan cara yang halal dan sesuai dengan etika bisnis islam.

Selain pengaruh dari transportasi online ini, ada beberapa faktor yang bisa mempengaruhi pendapatan seseorang seperti modal, tingkat pendidikan, dan pengalaman kerja, tetapi penulis ingin melihat bagaimana faktor yang melekat pada pengemudi becak seperti umur, umur sangatlah berpengaruh terhadap pendapatan karena semakin bertambah umur maka produktifitas yang ada pada seseorang akan semakin besar dan semakin seseorang memasuki usia tua maka kemampuan fisiknya untuk bekerja semakin berkurang. Faktor selanjutnya adalah jumlah

tanggungan, faktor jumlah tanggungan juga berpengaruh terhadap pendapatan karena semakin banyak jumlah tanggungan maka semakin banyak pula pengeluaran yang dikeluarkan sehingga penarik becak harus mencari pendapatan yang banyak agar semua kebutuhan keluarganya terpenuhi. Dan yang terakhir faktor jam kerja, karena penulis melihat banyak sekali pengemudi becak yang berkeliaran di malam hari guna mencari pendapatan untuk kebutuhannya.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk menelitinya lebih lanjut. Penelitian ini berjudul “Pengaruh Faktor Umur, Jumlah Tanggungan dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan Pengemudi Becak di Kota Banda Aceh”

## **1.2 Rumusan Masalah**

- a. Apakah faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh ?
- b. Apakah faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja berpengaruh secara parsial terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

- a. Untuk mengetahui lebih dalam tentang pengaruh faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja secara

simultan terhadap pendapatan penarik becak di Kota Banda Aceh

- b. Untuk mengetahui lebih dalam tentang pengaruh faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja secara parsial terhadap pendapatan penarik becak di Kota Banda Aceh.

#### **1.4 Manfaat Penelitian**

##### **1. Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk melengkapi kajian teoritis yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan. Penelitian ini juga bermanfaat bagi mahasiswa, dapat disajikan sebagai bahan referensi dan perbandingan pada penelitian selanjutnya.

##### **2. Manfaat Praktis**

###### **a. Bagi penulis**

Sebagai sarana pemberian bekal pengalaman untuk mengaplikasikan pengetahuan yang dimiliki dalam membantu dan memahami problematika yang ada dalam masyarakat

###### **b. Bagi tempat yang diteliti**

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat sebagai tambahan pemahaman dan bahan untuk mengetahui pengaruh apa saja yang mempengaruhi pendapatan

## **1.5 Sistematika Penelitian**

Untuk menggambarkan secara teratur dan menyeluruh isi dari skripsi ini, maka berikut akan dijelaskan sistematika pembahasan skripsi. Penelitian ini disusun dalam lima bab pembahasan sebagai acuan dalam berpikir secara sistematis. Adapun rancangan sistematika pembahasan skripsi ini adalah sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini berisi gambaran umum isi penelitian yang terdiri dari: latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II LANDASAN TEORITIS**

Bab ini merupakan landasan teori dan pengembangan hipotesis yang berisi teori yang berhubungan dengan penelitian ini yang berjudul pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak di kota Banda Aceh, temuan penelitian terkait, model penelitian atau kerangka berpikir, serta pengembangan hipotesis penelitian.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini merupakan metode penelitian yang berisi penjelasan tentang jenis penelitian, pendekatan penelitian yang digunakan, tujuan dan arah penelitian. Data dan teknik pemerolehannya, meliputi: jenis data, lokasi penelitian, identifikasi penelitian,

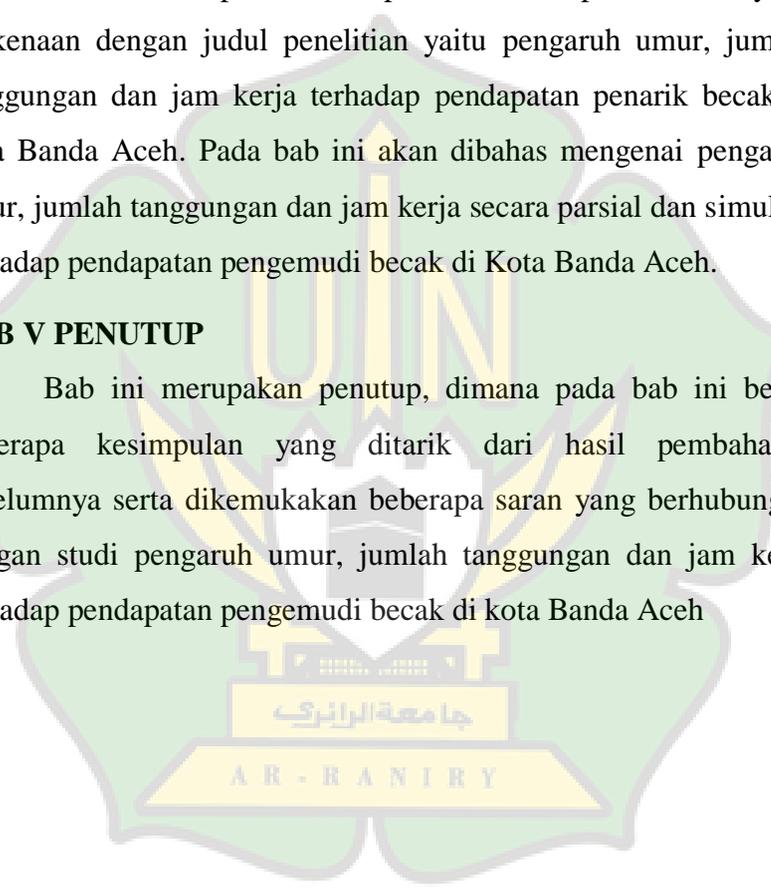
definisi operasional variabel, populasi dan sampel, sumber data, teknik pengumpulan data, dan metode analisis data.

#### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bab ini merupakan hasil penelitian dan pembahasan yang berkenaan dengan judul penelitian yaitu pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja terhadap pendapatan penarik becak di kota Banda Aceh. Pada bab ini akan dibahas mengenai pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja secara parsial dan simultan terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh.

#### **BAB V PENUTUP**

Bab ini merupakan penutup, dimana pada bab ini berisi beberapa kesimpulan yang ditarik dari hasil pembahasan sebelumnya serta dikemukakan beberapa saran yang berhubungan dengan studi pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak di kota Banda Aceh



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **2.1 Pendapatan**

Pendapatan dalam kamus manajemen adalah uang yang diterima oleh perorangan, perusahaan dan organisasi dalam bentuk upah, gaji, sewa, bunga, komisi, ongkos dan laba (Marbun, 2003:185). Pendapatan juga dapat didefinisikan sebagai banyaknya penerimaan yang dinilai dengan satuan mata uang yang dapat dihasilkan seseorang atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Reksoprayitno mendefinisikan: “pendapatan (*revenue*) dapat diartikan sebagai total penerimaan yang diperoleh pada periode tertentu”. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pendapatan adalah sebagai jumlah penghasilan yang diterima oleh para anggota masyarakat untuk janga waktu tertentu sebagai balas jasa atau faktor-faktor produksi yang telah disumbangkan (Reksoprayitno, 2004:79).

Muana Naga menyatakan bahwa pendapatan adalah berupa jumlah uang yang diterima oleh seseorang atau lebih anggota keluarga dari jerih payah kerjanya. Secara umum pendapatan didefinisikan sebagai masukan yang diperoleh masyarakat atau Negara dari keseluruhan aktifitas yang dijalankan termasuk pendapatan yang diperoleh tanpa melakukan kegiatan apapun. (Naga, 2005:200)

Menurut peneliti sendiri, pendapatan adalah perolehan yang didapatkan seseorang dari hasil kerja kerasnya baik itu berupa uang

ataupun barang yang dapat dipergunakan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari.

Dalam Islam pendapatan masyarakat adalah perolehan barang, uang yang diterima atau yang dihasilkan oleh masyarakat berdasarkan aturan-aturan yang bersumber dari syariat Islam. Pendapatan masyarakat yang merata sebagai suatu sasaran merupakan masalah yang sulit dicapai, namun berkurangnya kesenjangan adalah salah satu tolak ukur keberhasilan pembangunan. Bekerja dapat membuat seseorang memperoleh pendapatan atas kegiatan yang telah dilakukannya. Setiap kepala keluarga mempunyai ketergantungan hidup terhadap besarnya pendapatan yang diterima untuk memenuhi kebutuhan hidup, mulai dari kebutuhan pangan, sandang, papan dan beragam kebutuhan lainnya (Rohmah, 2017:57-58).

Ibnu sina berpendapat bahwa adanya harta milik pribadi pada umumna berasal dari dua jalan yaitu (Al-Kaaf, 2002:175):

- a. Harta warisan, yaitu harta yang diterima dari keluarga yang meninggal. Orang yang beruntung mendapatkan harta warisan tidak perlu susah payah untuk bekerja memperoleh kekayaan karena mereka telah menerima peninggalan harta dari bapak yang telah meninggalkannya. Bahkan ada juga harta warisan yang diperoleh dari neneknya. Mereka dapat memuaskan diri dengan rezeki (harta warisan) tanpa memerlukan kerja untuk memperoleh harta.

- b. Harta usaha, yaitu harta yang diperoleh dari bekerja. Lain halnya dengan harta warisan, untuk memperoleh harta seseorang harus bekerja keras untuk memperoleh harta agar dapat hidup.

### **2.1.1 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan**

Faktor-Faktor lain yang mempengaruhi pendapatan seseorang yaitu:

- a. Umur

Umur mempunyai hubungan terhadap tanggung jawab seseorang akan penawaran kerjanya. Semakin meningkat umur seseorang semakin besar penawaran tenaga kerjanya. Selama masih dalam usia produktif, karena semakin tinggi usia seseorang semakin besar tanggung jawab yang harus di tanggung (Kusumastuti, 2012:29).

Umur merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi pendapatan seseorang. Biasanya pendapatan mula-mula meningkat sesuai dengan penambahan umur, memuncak pada tingkat usia produktif karena bertambahnya umur akan mempengaruhi produktifitas kerja seseorang dan kemudian menurun kembali menjelang usia pensiun atau usia tua. Semakin tua seseorang maka tanggung jawab kepada keluarganya semakin besar, hal ini mendorong seseorang untuk bekerja agar memperoleh

pendapatan, namun pendapatan seseorang di usia tuanya bisa menurun karena sudah bekurangnya kemampuan fisik untuk bekerja.

b. Jumlah Tanggungan

Jumlah tanggungan adalah banyaknya anggota keluarga yang ditanggung oleh kepala keluarga baik itu istri, anak, maupun orang lain yang hidup bersama mereka. Besarnya jumlah tanggungan keluarga merupakan faktor yang mempengaruhi kemauan untuk melakukan pekerjaan. Karena semakin banyak responden mempunyai anak dan tanggungan, maka waktu yang disediakan responden untuk bekerja semakin efektif. Efektivitas waktu ini akan berguna untuk meningkatkan penghasilan responden sendiri (Kusumastuti, 2012:30).

Jumlah tanggungan keluarga merupakan indikasi dalam menentukan miskin atau tidaknya suatu rumah tangga. Semakin besar jumlah anggota rumah tangga berarti semakin besar jumlah tanggungan dan akan semakin pendapatan yang dikeluarkan untuk biaya hidup, sehingga menurut masyarakat miskin, jumlah anggota keluarga yang banyak akan mengakibatkan kondisi menjadi semakin miskin. Jumlah tanggungan keluarga sangat menentukan jumlah kebutuhan keluarga. Semakin banyak anggota keluarga berarti semakin banyak jumlah kebutuhan keluarga

yang harus dipenuhi, begitu pula sebaliknya semakin sedikit anggota keluarga berarti semakin sedikit pula kebutuhan yang harus dipenuhi. Semakin besar ukuran rumah tangga berarti semakin banyak anggota rumah tangga yang pada akhirnya akan semakin berat beban rumah tangga untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Demikian pula jumlah anak yang yang bertanggung dalam keluarga dan anggota-anggotanya yang cacat maupun lanjut usia akan berdampak dalam besar kecilnya pengeluaran suatu keluarga. Yang termasuk dalam jumlah anggota keluarga adalah seluruh jumlah anggota keluarga rumah tangga yang tinggal dan makan dari satu dapur dengan kelompok penduduk yang sudah termasuk dalam kelompok tenaga kerja. (Mantra, 2003:38).

c. Jam kerja

Jam kerja adalah jumlah waktu yang digunakan untuk aktivitas kerja. Aktivitas kerja yang dimaksud adalah kerja yang menghasilkan uang. Jam kerja juga dapat diartikan sebagai waktu yang dimanfaatkan seseorang untuk memproduksi barang atau jasa tertentu (Wahyono, 2017:54). Badan Pusat Statistik mendefinisikan jumlah jam kerja seluruh pekerjaan adalah lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan, tidak termasuk jam kerja istirahat resmi dan jam kerja yang

digunakan untuk hal-hal di luar pekerjaan selama seminggu yang lalu. Bagi pedagang keliling, jumlah jam kerja dihitung mulai berangkat dari rumah sampai tiba kembali di rumah dikurangi waktu yang tidak merupakan jam kerja

### **2.1.2 Hubungan Antar Variabel**

#### **1. Hubungan antara umur dengan pendapatan**

Umur produktif berkisar antara 15-64 tahun yang merupakan umur ideal bagi para pekerja. Pada masa produktif, secara umum semakin bertambahnya umur maka pendapatan akan semakin meningkat. Kekuatan fisik seseorang untuk melakukan suatu aktivitas sangat erat kaitannya dengan umur karena bila umur seseorang telah melewati masa produktif, maka semakin menurun kekuatan fisiknya sehingga produktivitasnya pun menurun dan pendapatan juga ikut menurun (Rantau, 2018:19)

#### **2. Hubungan antara jumlah tanggungan keluarga dengan pendapatan**

Keluarga yang memiliki jumlah tanggungan lebih banyak memiliki pendapatan (pendekatan pengeluaran) yang lebih besar daripada pendapatan yang mempunyai jumlah tanggungan lebih sedikit. Hal ini karena keluarga yang memiliki jumlah tanggungan lebih banyak akan membelanjakan uang yang dimilikinya untuk membeli kebutuhan pangan, sandang, papan, pendidikan serta

kesehatan bagi keluarga mereka yang jumlah pengeluarannya tentu dalam nominal yang lebih besar daripada keluarga yang memiliki jumlah tanggungan lebih sedikit (Rantau, 2018:20). Sehingga ekonomi yang ditanggung oleh keluarga yang memiliki jumlah tanggungan banyak akan semakin berat, kondisi ini akan membuat seseorang bekerja lebih giat agar bisa memenuhi kebutuhan keluarganya.

### 3. Hubungan antara jam kerja dengan pendapatan

Curahan waktu kerja tergantung pada jenis pekerjaan yang dilakukan. Ada jenis kegiatan yang memerlukan curahan waktu yang banyak dan berkelanjutan, tapi sebaliknya ada pula jenis kegiatan yang memerlukan curahan waktu kerja yang terbatas. Pendapatan juga dipengaruhi oleh jam kerja karena jika waktu yang dicurahkan untuk bekerja semakin banyak, maka penghasilan yang diperoleh pun semakin banyak, begitu pula sebaliknya apabila waktu yang dicurahkan untuk bekerja sedikit, maka penghasilan yang didapatkan pun sedikit (Rantau, 2018: 20)

## 2.2 Transportasi

Menurut terminologi “transportasi” terdiri atas dua kata Latin, yaitu *trans* berarti seberang dan *portare* berarti mengangkut. Transportasi berarti mengangkut ke seberang atau memindahkan

sesuatu dari satu tempat ke tempat yang lain di seberang; “sesuatu” dapat diartikan barang angkutan dan /atau orang. Jasa transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan layanan mengangkut barang dan /atau penumpang dari satu tempat ke tempat yang lain. (Lasse, 2015, 55)

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting, yaitu:

- a. Pemindahan atau pergerakan (*movement*)
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain (Salim, 2012:6).

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

- a. Angkutan sebagai penunjang pembangunan ekonomi  
Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan

kapasitas dan tingkatan investasi bukan merupakan hal yang mudah.

Tiap negara, bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya dalam, rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional (Salim, 2012:1-2).

b. Angkutan sebagai prasarana ekonomi

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau keperluan usaha. Kebutuhan akan angkutan barang sebagian besar merupakan kebutuhan yang berkaitan dengan faktor-faktor lain. Suatu jenis barang lebih bermanfaat di suatu tempat daripada di tempat lain, si pemilik sanggup membayar harga untuk terciptanya kegunaan barang tersebut di tempat yang bersangkutan (*place utility*), bukan semata-mata untuk pemindahan barangnya tersebut.

Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain

perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula.

Faktor-faktor kebutuhan ekonomis, yang berhubungan dengan angkutan dari sesuatu jenis barang, tergantung daripada sifat barang dan kegunaan ekonominya. Jadi transportasi menciptakan kegunaan tempat (*place utility*), dengan mengangkut suatu jenis barang dari suatu tempat ketempat lain agar dapat dimanfaatkan di tempat yang bersangkutan. (Salim, 2012:2-3)

### 2.2 .1 Sumber Hukum Transportasi

#### a. Dalil hukum tentang transportasi

Nikmat Allah SWT ternyata bukan saja yang ada di langit, darat dan laut. Tetapi termasuk kenikmatan memanfaatkan media transportasi. Berdasarkan firman Allah SWT dalam Q.S Az-Zukhruf ayat 12:

وَالَّذِي خَلَقَ لَأَزْوَاجَ كُلِّهَا وَجَعَلَ لَكُمْ مِّنَ الْفَالِكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرَوْنَ كِبُورًا

Artinya: “Dan yang menciptakan semua yang berpasangan dan menjadikan untukmu kapal dan binatang ternak yang kamu tunggangi”.

Dari ayat diatas ada kata “an’aam” (binatang ternak) yang berarti media transportasi tradisional berupa kuda, unta, sapi, kerbau, gajah, becak kayuh, dan lain-lain. Dan

adapun kata “fulk” merupakan transportasi yang menggunakan teknologi.

b. Undang-Undang yang mengatur tentang transportasi

Pengangkutan darat dengan kendaraan umum diatur dengan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49) karena sudah tidak sesuai dengan kebutuhan yang berkembang kini, undang-undang ini kemudian tidak diberlakukan lagi dan diganti dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 96) yang mulai berlaku sejak diundangkan pada tanggal 22 juni 2009. Menurut ketentuan undang-undang yang baru tersebut, kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk pengangkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran (pasal 1 angka 8 dan 10 Undang-Undang No. 22 tahun 2009) (Muhammad, 2013:8).

Dalam dunia pengangkutan agar dapat berjalan dengan baik maka diperlukan suatu peraturan yang khusus membahas tentang pengangkutan, oleh karena itu dibuatlah hukum pengangkutan, oleh karena itu dibuatlah hukum pengangkutan atau biasa disebut dengan hukum pengangkutan

niaga. Hukum pengangkutan diatur dalam buku I Bab V pasal 90-98 KUHD. Sedangkan dasar hukumnya adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Siska, 2014:26)

### **2.2.2 Sejarah Pertumbuhan Transportasi**

Sejak dahulu kala transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali.

Antara tahun 1800-1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, hal mana banyak yang digunakan dalam dunia perdagangan. Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor pesawat terbang, dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting pula. Dalam tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya, dengan sistem transportasi multi modal. Dalam abad ke-20 ini pertumbuhan transportasi berkembang pesat sejalan dengan kemajuan teknologi mutakhir (Salim, 2012:5).

### **2.2.3 Manfaat Transportasi**

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial Politik

suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi Pembangunan Ekonomi Negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*). Dalam hal kegunaannya, transportasi dapat menciptakan guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*) yang memindahkan barang dan manusia ketempat yang berbeda sehingga kegunaannya lebih besar, demikian pula menyangkut muatan dalam waktu yang lebih besar, demikian pula manfaat dan kemanfaatannya (*benefit*) dalam bidang ekonomi, sosial dan politik.

Manfaat ekonomi, manfaat ekonomi dari transportasi dapat disebut sebagai berikut:

- a. Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas berarti barang-barang yang di pasarkan lebih banyak, hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen.
- b. Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan (*excess demand*) disuatu daerah dimana tingkat harga adalah tinggi (mahal) akan diatasi oleh pengiriman barang dari daerah lain yang berlebihan (*excess supply*), dimana tingkat harga barang lebih rendah (murah). Dengan masuknya banyak barang kesuatu daerah tersebut, maka persediaan barang menjadi lebih besar, menyebabkan tingkat harga barang menurun. Sebaliknya di daerah lain dengan

demikian dikirimnya banyak barang keluar daerah, maka persediaan barang berkurang mengakibatkan tingkat harga barang meningkat. Dampak dari menurunnya harga suatu daerah dan meningkatnya harga di daerah lain, maka tingkat harga di kedua daerah tersebut menjadi relatif sama atau dapat dikatakan tingkat harga menjadi stabil

- c. Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang memiliki potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda akan melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang atau komoditas unggulannya
- d. Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerjasama antar daerah atau wilayah. Kondisi dan potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi satu sama lainnya. Sehingga tidak semua barang-barang kebutuhan dapat diproduksi sendiri oleh masing-masing daerah atau wilayah, oleh karena itu, terjadi perdagangan antar daerah atau wilayah dapat terlaksana secara efektif dan efisien, serta bersifat saling menguntungkan (mutual benefit), maka perlu dikembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan, perekonomian dan pembangunan antar daerah atau wilayah (Adisasmita, 2012:11-12).

## **2.2.4 Becak Sebagai Transportasi Darat**

Menurut Bahasa becak (dari Bahasa Hokkien: *be chia* “kereta kuda”) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang

umumnya ditemukan di Indonesia dan juga disebagian Asia. Sedangkan menurut pengertian, becak jenis alat angkut jasa transportasi yang dapat dikatakan sangat populer di Indonesia khususnya di kota-kota yang sebagian besar jalan relative rata. Becak adalah transportasi yang digunakan oleh para orang-orang tingkat menengah ke bawah, menurut awal fungsinya alat ini sebagai transportasi yang ramah lingkungan karena tidak mengeluarkan polusi, seiring berkembangnya zaman alat transportasi ini mulai diminati para wisatawan khususnya para wisatawan mancanegara. Awalnya becak digunakan dengan cara di kayuh menggunakan tenaga manusia, yang alat kayuhnya berada di belakang tempat duduk penumpang, tempat duduk penumpang tersebut di beri pegangan untuk mengatur arah jalannya becak, tetapi seiring perkembangan zaman sekarang sudah adanya becak motor yang mempermudah penariknya untuk mencari nafkah. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Menjadi pengemudi becak adalah salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang mudah (Silvia, Nurhamlin, 2010:10).

### **2.3 Bekerja dalam Ekonomi Islam**

Harta (mal) dari segi bahasa disebut dengan al-mal yang berarti condong, cenderung dan miring (Hendi, 2005:73). Nasrun Haroen dengan ungkapan yang agak berbeda mengungkapkan bahwa al-mal berasal dari kata mala yang berarti condong atau berpaling dari tengah ke salah satu sisi dan al-mal diartikan sebagai

segala sesuatu yang menyenangkan manusia dan mereka pelihara baik dalam bentuk materi maupun dalam bentuk manfaat. sedangkan para fuqaha memberikan berbagai definisi tentang harta. Sebagian dari mereka mendefinisikan harta sebagai sesuatu yang diinginkan oleh tabiat manusia dan boleh disimpan untuk tempuh yang diperlukan atau sesuatu yang dapat dikuasai, disimpan dan dimanfaatkan. Ia termasuk salah satu kebutuhan manusia karena jika tanpa harta seperti makanan atau sesuatu yang lain manusia tidak akan dapat bertahan hidup (Nasrun, 2000:73-74).

Harta termasuk salah satu keperluan pokok manusia dalam menjalani kehidupan di dunia ini, sehingga para ulama ushul fiqh persoalan harta dimasukkan ke dalam salah satu *adh-dharuriyat al-khamsah* (lima keperluan pokok), yang terdiri atas agama, jiwa, akal, keturunan dan harta (Nasrun, 2007:75).

Islam mendorong penganutnya berjuang untuk mendapatkan harta dengan berbagai cara, asalkan mengikuti aturan yang telah ditetapkan. Aturan tersebut diantaranya; carilah yang halal lagi baik, tidak menggunakan cara bathil, tidak berlebihan/melampui batas, tidak dizhalimi maupun menzhalimi, menjauhkan diri dari unsur riba, masir (perjudian), dan gharar (ketidakjelasan dan manipulatif), serta tidak melupakan tanggung jawab sosial berupa zakat, infak dan sedeqah (Sholahuddin, 2007:30).

Dengan bekerja setiap individu dapat memenuhi hajat hidupnya, keluarga, dan berbuat baik kepada kaum kerabatnya,

memberikan pertolongan kepada yang membutuhkannya, ikut berpartisipasi bagi kemaslahatan umat, berinfak dijalan Allah dalam menegakkan kalimah-Nya (Jusmaliani, 2008:24).

Menurut Dr. Yusuf Qardhawi, bekerja adalah bagian ibadah dan jihad jika sang pekerja bersikap konsisten terhadap peraturan Allah, suci niatnya dan tidak melupakan-Nya. Dengan bekerja, manusia dapat melaksanakan tugas kekhalifahannya, menjaga diri dari maksiat, dan meraih tujuan yang sangat besar. Demikian pula, dengan bekerja individu bias memenuhi kebutuhan hidupnya, mencukupi kebutuhan keluarganya dan berbuat baik dengan tetangganya (Mardani, 2014:75).

Islam menekankan kita untuk bekerja, hal ini terdapat dalam Al-Quran surah At-Taubah ayat 105:

وَقُلْ اَعْمَلُوا فَسَيَرَى اللّٰهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ وَالْمُؤْمِنُونَ صَلِّ وَسَلِّمْ وَنَسِّرُوْنَ  
اِلَىٰ عِلْمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ

Artinya: “Dan Katakanlah: "Bekerjalah kamu, maka Allah dan Rasul-Nya serta orang-orang mukmin akan melihat pekerjaanmu itu, dan kamu akan dikembalikan kepada (Allah) Yang Mengetahui akan yang ghaib dan yang nyata, lalu diberitakan-Nya kepada kamu apa yang telah kamu kerjakan.”

Islam memposisikan bekerja atau berusaha sebagai kewajiban setelah shalat, apabila dilakukan dengan ikhlas bekerja

atau berusaha akan bernilai ibadah dan akan mendapatkan pahala. Dengan berusaha kita tidak hanya menghidupi diri kita sendiri, tetapi juga menghidupi orang-orang yang ada dalam tanggung jawab kita, dan bahkan bila kita sudah berkecukupan kita bisa memberikan sebagian dari hasil usaha kita guna menolong orang lain yang memerlukan (Abdullah, 2011:29). Hal ini sesuai dengan tujuan ekonomi yang bersifat pribadi dan sosial, ekonomi yang bersifat pribadi adalah untuk memenuhi kebutuhan pribadi dan keluarga, sedangkan ekonomi yang bersifat sosial adalah memberantas kemiskinan masyarakat, pemberantasan kelaparan dan pemerataan (Mawardi. 2007:6).

Pada dasarnya manusia dalam kehidupan dianut melakukan sesuatu untuk mendapatkan hasil dalam pemenuhan kebutuhan hidupnya. Didalam Islam, bekerja dan berusaha merupakan suatu kewajiban manusia. Menurut Muhammad Bin Hasan Al-Syaibani dalam kitabnya *Al-Iktisab Fi Al-Rizq Al Mutsathab* yang dikutip oleh Adiwarmanto Azwar Karim, bahwa bekerja merupakan unsur utama produksi yang mempunyai kedudukan sangat penting dalam kehidupan, karena menunjang pelaksanaan ibadah kepada Allah SWT dan karenanya hukum bekerja dan berusaha adalah wajib (Karim, 2004:235)

Menurut ekonomi Islam berusaha merupakan kewajiban tiap individu untuk memenuhi kebutuhan baik berupa sandang atau papan, karena berusaha merupakan identitas Islam. Islam memandang waktu harus dimanfaatkan dengan sebaik mungkin

untuk berusaha. Dalam ekonomi Islam, perspektif kerja dan produktifitas adalah untuk mencapai tiga sasaran, yaitu:

- 1) Mencukupi kebutuhan hidup (al-asyba')
- 2) Meraih laba yang wajar (al-arbah)
- 3) Menciptakan kemakmuran lingkungan social maupun alamiah (al-a'mar)

### **2.3.1 Etika Bisnis Islam**

Definisi etika bisnis islami berangkat dari istilah “etika” dan “moral” dipergunakan secara bergantian untuk maksud yang sama. Etika berasal dari bahasa lain “*etos*” yang berarti kebiasaan. Sinonimya adalah “moral” yang juga berasal dari bahasa “*mores*” yang berarti juga kebiasaan. Sedangkan bahasa arabnya adalah “akhlak”, bentuk jamak dari mufradnya yakni “*khuluq*” artinya budi pekerti. Keduanya bisa diartikan sebagai kebiasaan atau adat istiadat (*custom* atau *mores*) yang menunjuk kepada perilaku manusia itu sendiri, tindakan atau sikap yang dianggap benar dan tidak (Hasan, 2009: 172). Etika berkaitan dengan kebiasaan hidup yang baik, baik pada diri seseorang maupun pada suatu masyarakat atau kelompok masyarakat yang diwariskan dari satu orang ke orang yang lain atau dari satu generasi ke generasi yang lain. Kedua, secara terminologis etika merupakan studi sistematis tentang tabiat konsep nilai, baik, buruk, harus, benar, salah dan lain sebagainya dan prinsip-prinsip umum yang membenarkan kita untuk mengaplikasikan atas apa saja. Disini etika dapat dimaknai

sebagai dasar moralitas seseorang dan disaat bersamaan juga sebagai filsufnya dalam berperilaku (Badroen, 2006: 4).

Islam mengajarkan manusia agar tetap menjunjung tinggi nilai-nilai etika dalam segala aktivitas kehidupan. Oleh karena itu, apabila etika dikaitkan dengan masalah bisnis, maka dapat digambarkan bahwa etika bisnis islam adalah norma-norma etika yang berlandaskan al-Quran dan hadis yang harus dijadikan pedoman oleh siapa pun dalam aktivitas bisnis (Juliansyah, 2011:34)

Pentingnya etika bisnis dalam bisnis menurut Muhammad (2004:60) adalah sebagai berikut:

1. Tugas utama etika bisnis dipusatkan pada upaya mencari cara untuk menyelaraskan kepentingan strategis suatu bisnis atau perusahaan dengan tuntutan moralitas. Penyelarasan disini bukan berarti hanya mencari posisi saling menguntungkan antara kedua tuntutan tersebut, melainkan merekonstruksi pemahaman tentang bisnis dan sekaligus mengimplementasikan bisnis sebagai media usaha dan perusahaan yang bersifat etis. Etis dalam penertian sesuai dengan nilai-nilai bisnis pada satu sisi dan tidak bertentangan dengan nilai-nilai kebatilan, kerusakan dan kezaliman dalam bisnis pada sisi lainnya.
2. Etika bisnis bertugas melakukan perubahan kesadaran masyarakat tentang bisnis dengan memberikan suatu pemahaman atau cara pandang baru, yaitu bisnis tidak

terpisah dari etika. Bisnis merupakan suatu aktivitas manusia secara keseluruhan dalam upaya mempertahankan hidup, mencari rasa aman, memenuhi kebutuhan sosial dan harga diri serta mengupayakan pemenuhan aktualisasi diri yang pada kesemuanya secara inhern nilai-nilai etika

### **2.3.2 Etika Bekerja dalam Islam**

Dalam mewujudkan nilai-nilai ibadah dalam bekerja yang dilakukan oleh setiap insan, diperlukan adab dan etika yang mbingkainya, sehingga nilai-nilai luhur tersebut tidak hilang sirna sia-sia. Diantara adab dan etika bekerja dalam Islam adalah:

- a. Bekerja adalah manifestasi keimanan, dengan kata lain, poros kerja adalah tauhid. Dalam bekerja harus senantiasa mengingat Allah. Dan bekerja harus ikhlas karena Allah SWT karena kerja adalah kewajiban dari Allah yang harus dilakukan oleh setiap hamba.
- b. Menghindari eksploitasi terhadap sumber-sumber alam dengan cara yang melampaui batas. Oleh karena itu, manusia harus bisa mengendalikan diri. Antara lain dengan cara bersyukur yang berarti menyadari karunia Allah sehingga ia mampu bertindak rasional
- c. Menghindarkan dari perbuatan merugikan orang lain atau merusak lingkungan.
- d. Rezeki yang didapatkan dari hasil kerja, sebagiannya ada yang berfungsi sosial. Dalam upaya mencari rezeki

kemungkinan besar akan timbul persaingan, perbedaan kemampuan dan situasi yang terdapat pada seseorang memungkinkan timbulnya perbedaan dalam hasil perolehan. Sehingga bisa menimbulkan kecemburuan sosial.

- e. Adanya keterikatan individu terhadap diri dan kerja yang menjadi tanggungjawabnya
- f. Berusaha dengan cara halal dalam seluruh jenis pekerjaan. Menurut Islam, semua pekerjaan adalah baik dan terpuji asalkan secara material, barang yang dipakai bekerja halal, dilakukan dengan cara yang halal dan menghasilkan produk yang halal.
- g. Menjaga etika sebagai seorang muslim. Bekerja harus memperhatikan adab dan etika sebagai seorang muslim, seperti etika dalam berbicara, menegur, berpakaian, bergaul, berhadapan dengan customer, dan sebagainya. Dan dilarang menjadikan seseorang sebagai alat produksi dalam kerja, semua harus dipekerjakan secara proporsional dan wajar.
- h. Profesionalisme. Profesional adalah melakukan sesuatu pekerjaan secara benar untuk menghasilkan sesuatu hasil yang benar. Bekerja tidak cukup hanya dengan memegang teguh sifat amanah, kuat, berakhlak dan bertakwa, namun dia harus pula mengerti dan menguasai benar-benar pekerjaannya (Muhammad, 2003 : 128).

## 2.4 Hasil Penelitian Terdahulu

Sepengetahuan penulis, pembahasan tentang ini beberapa telah dibahas sebagai karya ilmiah. Untuk mendukung persoalan yang lebih mendalam terhadap masalah di atas, penyusun berusaha melakukan penelitian terhadap literature yang relevan terhadap masalah yang menjadi obyek penelitian. Berdasarkan penelusuran data yang peneliti lakukan, peneliti melihat ada beberapa penelitian yang hampir berkaitan. Di antara penelitian tersebut yaitu:

Qisthi (2018) dalam penelitiannya mengenai *Analisis pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta serta perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (online)* dengan menggunakan jenis kuantitatif, penelitian ini bertujuan untuk menganalisa pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkutan kota (angkot) sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (online) di kota Surakarta. Hasil dari penelitian ini menggambarkan bahwa jam kerja dan biaya BBM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan kota (angkot) di Surakarta.

Nurfahmi (2017) dalam penelitiannya mengenai *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi Becak Wisata (Studi Kasus Paguyuban Pengemudi Becak Wisata di Kota Jogja)*, yang bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak wisata di Yogyakarta, hasil penelitian ini menggambarkan bahwa dari beberapa variabel yang diambil seperti variabel umur, jam kerja, jumlah tanggungan,

variabel jam kerjalah yang paling berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak wisata kota Yogyakarta.

Nurjanah (2014) dalam penelitiannya mengenai *Pengaruh transportasi usaha becak tradisional terhadap pendapatan masyarakat kota Tembilahan Menurut Prespektif Ekonomi Islam*, yang didapati hasilnya bahwa tukang becak di kota Tembilahan mengalami permasalahan ekonomi, khususnya dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarga. Hal ini disebabkan pendapatan mereka yang kecil dan tidak menentu dalam sehari dan terbatasnya lapangan pekerjaan di kota Tembilahan. Dalam menghadapi dan mempertahankan usaha becak tetap ada di antara transportasi modern. Pertama, pembentukan dan pemeliharaan hubungan antara tukang becak dengan tukang becak. Kedua, pembentukan dan pemeliharaan hubungan antara tukang becak dan penumpang (konsumen). Ketiga, pembentukan dan pemeliharaan hubungan antara tukang becak dengan tukang ojek. Salah satu cara yang mereka lakukan adalah dengan membagi wilayah operasi. Hal ini mereka lakukan guna menghindari benturan yang terjadi antara tukang becak dan ojek.

Rantau (2018) dalam laporan penelitiannya yang berjudul *Pengaruh umur, jam kerja dan jumlah tanggungan terhadap pendapatan ekonomi produktif kepala rumah tangga miskin di desa Subamia Kecamatan Tabanan* yang didapatkan hasil bahwa nilai R2 sebesar 0,781 berarti 78,1 persen variasi naik turunnya pendapatan ekonomi produktif kepala rumah tangga miskin

dipengaruhi oleh variasi factor umur, jam kerja dan jumlah tanggungan, sisanya sebesar 21,9 persen dipengaruhi oleh factor lain yang tidak dimasukkan dalam variable penelitian. Dan factor umur, jam kerja dan jumlah tanggungan berpengaruh positif dan signifikan secara parsial terhadap pendapatan ekonomi produktif kepala rumah tangga miskin di Kelurahan Subamia Kecamatan Tabanan.

Lestari (2010) dalam penelitiannya yang membahas *Analisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan kepala rumah tangga miskin pada sektor informal di Desa Blahkiuh* yang disimpulkan bahwa umur kepala rumah tangga, jumlah tanggungan, jam kerja dan pendidikan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap pendapatan kepala rumah tangga miskin yang bekerja di sektor informal di Desa Blahkiuh, serta umur kepala rumah tangga, jam kerja, jumlah tanggungan dan pendidikan berpengaruh positif dan signifikan secara parsial. Dari penelitiannya juga dapat diketahui bahwa variable jam kerja merupakan factor yang lebih dominan mempengaruhi pendapatan kepala rumah tangga miskin yang bekerja di sector informal di Desa Blahkiuh.

Siswanto (2013) dalam skripsinya yang berjudul *Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa Kabupaten Jember* didapatkan kesimpulan bahwa hasil pengujian serentak curahan jam kerja, lama pemakaian kendaraan dan pengalaman mempunyai pengaruh signifikan

terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan, secara parsial variable curahan jam kerja mempunyai pengaruh yang positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan dan variable pengalaman kerja mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan

**Tabel 2.1**  
**Tabel Penelitian Terdahulu**

No	Nama, Judul dan Tahun	Tujuan	Metode	Hasil
1	Qisthi (2018) Analisis pendapatan sopir angkutan kota (angkot) di kota Surakarta serta perbedaan pendapatan sebelum dan sesudah adanya transportasi daring (online)	Untuk menganalisa pengaruh umur, pengalaman kerja, jam kerja dan biaya BBM terhadap pendapatan sopir angkot sebelum dan sesudah adanya transpotasi	Metode regresi linier berganda, <i>Paired sample t-Test</i>	jam kerja dan biaya BBM berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan angkutan kota (angkot) di Surakarta.

		daring (online)		
2.	Nurfahmi (2017) Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pengemudi	Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak	Analisis data menggunkan akan analisa univariat, bivariat, multivariate	dari beberapa variabel yang diambil seperti variabel umur, jam kerja, jumlah tanggungan, variabel jam kerjalah

**Tabel 2.1 Lanjutan**

Becak Wisata (Studi Kasus Paguyuban Pengemudi Becak Wisata di Kota Jogja)	wisata di Yogyakarta		yang paling berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak wisata kota Yogyakarta
--	-------------------------	--	---

3.	Nurjannah (2014) Pengaruh transportasi usaha becak tradisional terhadap pendapatan masyarakat	Untuk mengetahui pengaruh transportasi usaha becak tradisional terhadap pendapatan masyarakat	Metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif	Tukang becak di kota Tembilahan mengalami permasalahan ekonomi, khususnya dalam memenuhi kebutuhan hidup keluarga
4.	Rantau (2018) Pengaruh umur, jam kerja dan jumlah tanggungan terhadap pendapatan ekonomi produktif	Untuk mengetahui pengaruh faktor umur, jam kerja dan jumlah tanggungan secara simultan	Analisis regresi linear berganda dan uji signifikansi koefisien regresi	Faktor umur, jam kerja dan jumlah tanggungan berpengaruh signifikan secara simultan dan berpengaruh positif dan

**Tabel 2.1 Lanjutan**

	kepala rumah tangga miskin di desa Subamia Kecamatan Tabanan	dan parsial terhadap pendapatan ekonomi produktif kepala rumah tangga miskin di		signifikan secara parsial terhadap pendapatan ekonomi produktif kepala rumah tangga miskin di Kelurahan
--	--	---	--	---

		Kelurahan Subamia		Subamia Kecamatan Tabanan.
5.	Lestari (2010) Analisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap pendapatan kepala rumah tangga miskin pada sektor informal di Desa Blahkiuh	Untuk mengetahui pengaruh dari faktor umur, jumlah tanggungan, jam kerja dan pendidikan terhadap pendapatan kepala rumah tangga miskin pada sektor informal di	Metode regresi linear berganda	Umur, jumlah tanggungan, jam kerja dan pendidikan berpengaruh signifikan secara simultan terhadap pendapatan dan berpengaruh positif dan signifikan secara parsial. Variabel jam kerja merupakan

**Tabel 2.1 Lanjutan**

		Desa Blahkiuh		faktor yang lebih dominan mempengaruhi pendapatan kepala rumah tangga miskin yang bekerja di sector informal di
--	--	---------------	--	---

				Desa Blahkiuh
6.	Siswanto (2013) Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal Arjasa Kabupaten Jember	Untuk mengetahui dan menganalisa faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa Kabupaten Jember	Alat analisis regresi linear berganda	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

**Tabel 2.1 Lanjutan**

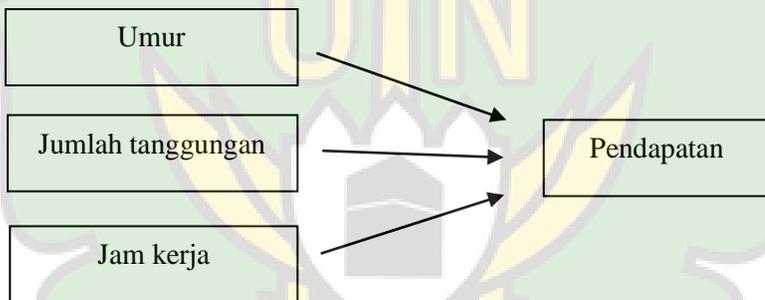
				terhadap pendapatan sopir, variabel lama pemakaian kendaraan dan variabel pengalaman kerja
--	--	--	--	--

				mempunyai pengaruh yang negatif dan tidak signifikan terhadap pendapatan sopir pedesaan
--	--	--	--	---

## 2.5 Kerangka Pemikiran

Pembangunan ekonomi suatu kota membutuhkan jasa angkutan atau transportasi yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara (Salim, 2002:5). Sebangun dengan pendapat Salim, (Efendi, 2007) memaparkan peningkatan pendapatan masyarakat perlu didukung dengan upaya pembangunan dan perbaikan sektor transportasi secara terus menerus. Perbaikan dan pembangunan sector transportasi akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi, karena hakekat pertumbuhan ekonomi adalah meningkatkan kemakmuran masyarakat dan meningkatkan pendapatan masyarakat (Furi, 2011:1). Meningkatannya pendapatan masyarakat haruslah dengan cara bekerja dengan lebih keras, giat dan halal yang dianjurkan dalam islam agar dapat memenuhi kebutuhan hidup seperti salah satunya pekerjaan sebagai penarik becak. Becak merupakan

transportasi darat yang khas di Banda Aceh, tetapi sekarang keberadaan becak di Banda Aceh telah bersaing dengan adanya transportasi online. Selain pengaruh dari transportasi online ini, ada faktor-faktor lainnya yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak yaitu umur, jumlah tanggungan, dan jam kerja. Ketiga variabel tersebut akan dijadikan sebagai variabel faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak. Untuk lebih jelas, hubungan antar faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh dapat dilihat pada gambar berikut.



**Gambar 2.1**  
**Kerangka Pemikiran**

## 2.6 Hipotesis Penelitian

Hipotesis adalah suatu perumusan sementara mengenai suatu hal yang dibuat untuk menjelaskan hal itu dan juga dapat menuntun atau mengatahkan penyelidikan selanjutnya.

- a. Umur, jumlah tanggungan dan jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi becak

Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah:

$H_{a1}$  : Umur pengemudi becak berpengaruh terhadap pendapatan

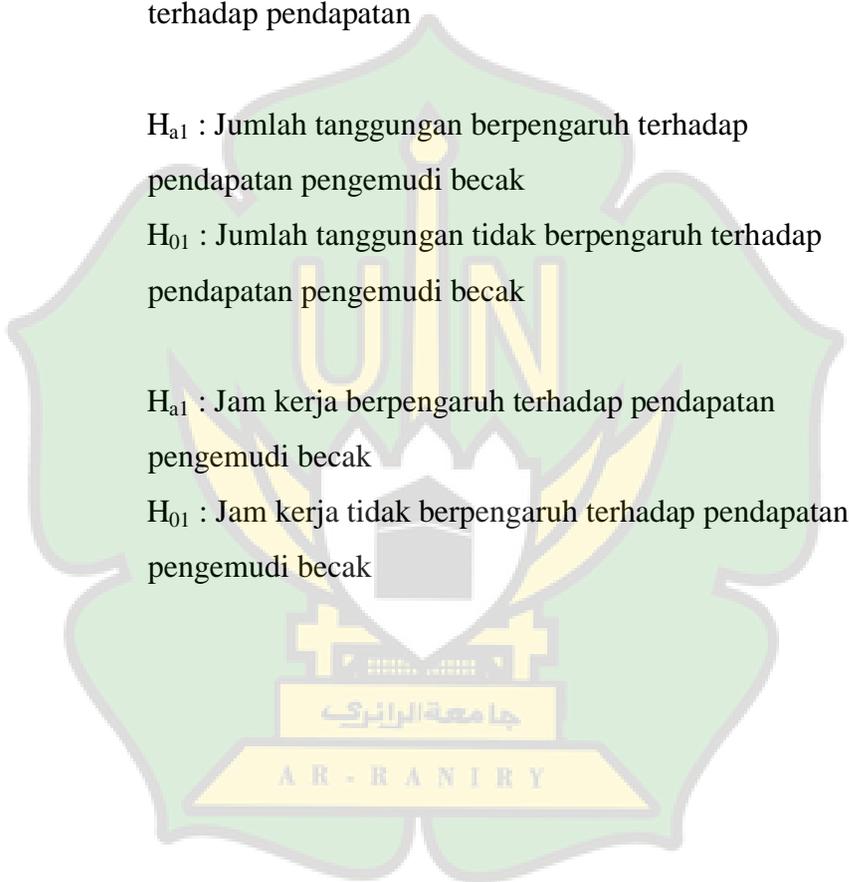
$H_{01}$  : Umur pengemudi becak tidak berpengaruh terhadap pendapatan

$H_{a1}$  : Jumlah tanggungan berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak

$H_{01}$  : Jumlah tanggungan tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak

$H_{a1}$  : Jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak

$H_{01}$  : Jam kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Pendekatan penelitian**

Penelitian yang dilakukan ini adalah penelitian dengan menggunakan pendekatan kuantitatif. Dalam penelitian ini pembahasan akan menitikberatkan pada pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh

Penelitian ini menggunakan data primer untuk menjawab pokok permasalahan dan menjabarkan tujuan penelitian yang nantinya diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner secara langsung kepada responden untuk memperoleh data utama penelitian dan melengkapi penjelasan-penjelasan akan penelitian.

#### **3.2 Lokasi Penelitian**

Penelitian ini dilakukan pada pengemudi becak yang ada di Kota Banda Aceh yaitu lokasinya pada kecamatan Baiturrahman, sekitaran Masjid Raya Baiturrahman, dan sekitaran terminal Batoh. Penelitian dilakukan di wilayah tersebut karena mengingat wilayah tersebut paling banyak terdapat pengemudi becak.

#### **3.3 Identifikasi Variabel**

Adapun variable-variabel yang dipilih dan akan dianalisis dalam penelitian ini meliputi:

- a. Variabel terikat (*dependent variabel*) adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel independent atau variabel bebas (Sugiyono, 2011:61). Dalam penelitian ini yang menjadi variabel terikat adalah pendapatan (Y) pengemudi becak.
- b. Variabel bebas (*independent variabel*) adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (variabel terikat) (Sugiyono, 2011:61). Dalam penelitian ini yang menjadi variabel bebas adalah umur (X1), jumlah tanggungan (X2), dan jam kerja (X3).

### 3.4 Definisi Operasional Variabel

Berdasarkan identifikasi terhadap variabel-variabel yang digunakan dan untuk menghindari kesalahan dalam mengartikan variabel yang diteliti, berikut ini dijelaskan definisi operasional dari masing-masing variabel.

**Tabel 3.1 Definisi Operasional Variabel**

No	Nama Variabel	Jenis Variabel	Definisi	Satuan
1.	Pendapatan	Dependent (Y)	Total penerimaan uang yang dihasilkan di hitung perhari	Rupiah

**Tabel 3.1 Lanjutan**

2.	Umur	Independent (X)	Umur kepala keluarga yang dihitung dari ulang tahun terakhir	Tahun
3.	Jumlah Tanggungan	Independent (X)	Banyaknya anggota keluarga yang ditanggung oleh kepala keluarga baik itu istri, anak, maupun orang lain yang hidup bersama mereka	Jiwa
4.	Jam Kerja	Independent (X)	Jumlah waktu yang digunakan untuk aktivitas kerja yang menghasilkan uang	Jiwa

### 3.5 Populasi dan Sampel

#### a. Populasi

Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subjek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dianalisa dan

kemudian diambil kesimpulannya (Sugiyono, 2012:117). Populasi dari penelitian ini adalah seluruh para penarik becak yang ada di Banda Aceh.

b. Sampel

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar, dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga dan waktu maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu. Apa yang dipelajari dari sampel itu, kesimpulannya akan diberlakukan untuk populasi. Untuk itu sampel yang diambil harus representatif (mewakili). (Sugiyono, 2007:73).

c. Penarikan sampel

Penarikan sampel dalam penelitian ini dengan menggunakan *Nonprobability Sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang atau kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2007:95). Elemen populasinya dipilih atas dasar ketersediaan peneliti menentukan bahwa para penarik becak yang akan diteliti harus berada pada pangkalan yang terletak di Banda Aceh. Jumlah sampel lebih banyak lebih baik. Namun, dalam

penelitian ini jumlah sampel mengacu pada pendapat Roscoe bahwa

- a. Ukuran sampel lebih dari 30 dan kurang dari 500 adalah tepat untuk kebanyakan penelitian
- b. Dalam penelitian multivariate (termasuk analisis regresi linear berganda), ukuran sampel sebaiknya 10x lebih besar dari jumlah variabel dalam penelitian (Indrawan dan Yaniawati, 2014:102).

Karena mengingat tidak diketahuinya secara pasti jumlah keseluruhan pengemudi becak di Kota Banda Aceh pada tahun 2019, maka peneliti mengambil sampel sebanyak 70 responden.

### **3.6 Sumber Data**

- a. Data primer

Data primer adalah data yang bersumber dari informan yang mengetahui secara jelas dan rinci mengenai masalah yang diteliti. Sedangkan informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi yang dijadikan obyek penelitian (Moleong, 2008:3).

### **3.7 Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data dalam kegiatan penelitian mempunyai tujuan mengungkapkan fakta mengenai variabel

yang diteliti. Adapun peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Kuesioner (angket)

Teknik ini merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan untuk mengumpulkan data dengan cara membagi daftar pertanyaan kepada responden agar responden tersebut memberikan jawaban (Suliyanto, 2009:140).

b. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang lain. Pelaksanaannya dapat dilakukan secara langsung berhadapan dengan yang diwawancarai. Instrument dapat berupa pedoman wawancara maupun *checklist* (Umar, 2005:51).

c. Dokumentasi

Metode dokumentasi berupa pencarian data yang berkaitan dengan hal-hal atau variable berupa buku, catatan, jurnal, transkrip, surat kabar, makalah, majalah, prasariti, notulen, legger, agenda dan sebagainya (Suharsimi, 2006:231)

### **3.8 Teknik Analisis Data**

#### **3.8.1 Uji asumsi klasik**

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji coba ada atau tidak distribusi normal pada model regresi terhadap variabel terikat, variabel bebas atau kedua-duanya. Model regresi dikatakan baik jika data terdistribusi normal atau

memiliki penyebaran data statistik pada sumbu diagonal pada grafik distribusi normal. Uji coba normalitas dalam penelitian ini nantinya dengan melihat normal *probability plot* dan grafik histogram dengan perbandingan distribusi kumulatif pada data sesungguhnya terhadap distribusi kumulatif pada data normal, kemudian untuk dasar pengambilan keputusan pada uji normalitas data asumsinya adalah (Ghozali, 2006:111):

- a) Jika data tersebar dekat dengan garis diagonal dan searah garis diagonal atau grafik histogramnya memperlihatkan distribusi normal, maka terpenuhinya asumsi normalitas pada model regresi.
- b) Jika data tersebar jauh dari diagonal atau tidak searah garis diagonal atau grafik histogram tidak memperlihatkan distribusi normal, maka asumsi normalitas tidak terpenuhi pada model regresi.

Selain dari grafik histogram dan *P-Plot*, untuk menguji normalitas dengan nilai dapat menggunakan metode *Kolmogrov-Smirnov*, hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa data yang menggunakan grafik histogram dan *P-Plot* telah memenuhi ketentuan data normal. Pengujian hipotesa *Kolmogrov-Smirnov* sebagai berikut:

- a) Nilai signifikan atau nilai probabilitas  $< 0,05$  distribusi data adalah tidak normal
- b) Nilai signifikan atau nilai probabilitas  $> 0,05$  distribusi data adalah normal

b. Uji Multikolonieritas

Uji Multikolonieritas digunakan untuk uji coba pada model regresi untuk menemukan ada atau tidak korelasi atau hubungan antar variabel bebas (*independen variable*). Model regresi dikatakan baik jika tidak terjadi korelasi antar variabel bebas (*variabel independen*). Apabila variabel bebas saling berhubungan (*berkorelasi*), maka variabel tersebut tidak searah (*ortogonal*) (Ghozali, 2006:92).

c. Uji Heterokedastisitas

Uji heterokedastisitas adalah alat uji bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya (Ghozali, 113:2008). Ada cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heterokedastisitas dengan menggunakan uji Glejser yang mana dalam pengambilan keputusan apabila probabilitas signifikan lebih besar dari  $\alpha=5\%$  atau  $0,05$  maka tidak terjadi heterokedastisitas, tetapi apabila probabilitas signifikannya dibawah  $\alpha=5\%$  atau dibawah  $0,05$  maka terjadi heterokedastisitas.

#### d. Regresi Linear Berganda

Regresi berganda adalah pengembangan dari regresi linear sederhana, yaitu sama-sama-sama alat yang dapat digunakan untuk memprediksi permintaan di masa akan datang berdasarkan data masa lalu atau untuk mengetahui pengaruh satu atau lebih variable bebas (*independent*) terhadap satu variable tak bebas (*Dependent*). Perbedaan penerapan metode ini hanya terletak pada jumlah variable bebas yang digunakan. Penerapan metode regresi berganda jumlah variable bebas yang digunakan lebih dari satu yang mempengaruhi satu variable tak bebas.

Rumus regresi linear dengan dua variable bebas:

$$Y_i = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + e_i \quad (3.1)$$

Dimana:

Y = Pendapatan

a = konstanta

x1 = umur

x2 = jumlah tanggungan

x3 = jam kerja

e = error term

### 3.8.2 Pengujian Hipotesis

Pengujian hipotesis dalam penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda. Analisis ini digunakan untuk

mengetahui pengaruh beberapa variable independen (X) terhadap variable dependen (Y). analisis linier berganda dilakukan dengan uji t, uji F dan uji koefisien determinan,.

a. Uji Simultan (Uji statistic F)

Menurut Ghozali (2012:98) uji F statistik pada dasarnya menunjukkan apakah semua variabel independen atau variabel bebas yang dimasukkan dalam model mempunyai pengaruh secara bersama-sama terhadap variabel dependen atau variabel terikat. Untuk menguji hipotesis ini digunakan statistik F dengan kriteria pengambilan keputusan sebagai berikut:

- a) Jika nilai F lebih besar dari 4 maka  $H_0$  ditolak pada taraf kepercayaan 5% dengan kata lain kita menerima hipotesis *alternatife*, yang menyatakan bahwa semua variabel independen secara serentak dan signifikan mempengaruhi variabel dependen
- b) Membandingkan nilai F hasil perhitungan dengan F menurut tabel. Bila  $F_{hitung}$  lebih besar dari nilai  $F_{tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak dan menerima  $H_a$ .

b. Uji parsial (Uji t)

Menurut Ghozali (2012:98) uji beda T-test digunakan untuk menguji seberapa jauh pengaruh variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini secara individual dalam menerangkan variabel dependen secara

parsial. Dasar pengambilan keputusan digunakan dalam uji t adalah sebagai berikut:

- a) Jika nilai probabilitas signifikansi  $> 0,05$ , maka hipotesis ditolak. Hipotesis ditolak mempunyai arti bahwa variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen
  - b) Jika nilai probabilitas signifikansi  $< 0,05$ , maka hipotesis diterima. Hipotesis tidak dapat ditolak mempunyai arti bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- c. Koefisien Determinasi Berganda ( $R^2$ )

Analisis koefisien determinan berganda ( $R^2$ ) menurut Ghozali (2013: 97) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai  $R^2$  yang kecil menunjukkan kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen.

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN**

#### **4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian**

Banda Aceh menjadi pusat segala kegiatan ekonomi, politik, sosial dan budaya. Banda Aceh telah dikenal sebagai ibukota Kerajaan Aceh Darussalam sejak tahun 1205 dan merupakan salah satu kota Islam Tertua di Asia Tenggara.

Jumlah penduduk Kota Banda Aceh saat ini adalah 259.913 jiwa dengan kepadatan 42 jiwa/Ha. Jumlah penduduk laki-laki dan perempuan cukup berimbang yaitu laki-laki berjumlah 142.892 jiwa dan perempuan berjumlah 134.396 jiwa. Penduduk Kota Banda Aceh didominasi oleh penduduk berusia muda, hal ini merupakan salah satu dampak dari fungsi Banda Aceh sebagai pusat pendidikan di Aceh dan bahkan di Pulau Sumatera dan banyak juga pemuda yang bermigrasi ke Banda Aceh untuk mencari pekerjaan.

Dengan jumlah penduduk yang ada pada saat ini mencapai 259,913 jiwa maka dalam kehidupan sehari-harinya harus memiliki alat yang dapat membantu masyarakat Indonesia untuk berpergian seperti transportasi. Kemajuan transportasi sekarang ini yang semakin pesat dari masa ke masa diakibatkan karena kebutuhan manusia untuk berpergian dari satu tempat ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau mengirim barang kepada orang yang membutuhkan. Pengaruh industrialisasi yang identik dengan penggunaan mesin dalam berbagai bidang kehidupan

mempengaruhi perkembangan dunia, termasuk dunia transportasi. Manusia mulai menciptakan transportasi bermesin seperti sepeda motor, pesawat, mobil, kereta api dan lain lainnya termasuk juga didalamnya becak. Becak bermotor telah lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia. Sebagian daerah memanfaatkan becak bermotor sebagai salah satu objek penunjang pariwisata dan sebagian daerah lainnya dimanfaatkan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Di Aceh, tepatnya di kota Banda Aceh, keberadaan becak sudah tidak asing lagi bagi kebutuhan masyarakat bahkan menjadi penolong bagi sebagian orang yang tidak mempunyai kendaraan pribadi untuk menebus kesegala penjuru kota dengan ongkos yang relatif murah dan mudah ditemui dimana saja. Setelah terjadinya tsunami pada 26 desember 2004, Aceh mengalami berbagai perubahan yang sangat drastis, termasuk perubahan pada bidang pariwisata. Banyak turis-turis yang datang ke Banda Aceh, hal ini membuat pengemudi becak sangat diuntungkan karena banyak pelancong yang menaiki becak mereka.

Menjadi pengemudi becak merupakan salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang mudah, siapa saja bisa menjadi pengemudi becak. Dilihat dari tenaga penggerakannya, becak dibedakan menjadi dua, yaitu:

- a. Becak kayuh, becak yang menggunakan sepeda dengan tenaga penggerak manusia sebagai kemudi

- b. Becak bermotor atau becak mesin, becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak.

Sementara dari bentuknya, di Indonesia ada dua jenis becak yang lazim digunakan:

- a. Becak dengan pengemudi berada dibelakang. Jenis ini biasanya ada di Jawa
- b. Becak dengan pengemudi berada di samping. Jenis ini biasanya ditemukan di Sumatera.
- c. Kedua-dua bentuk itu masing-masing memiliki jenis yang bertenaga penggerak manusia ataupun mesin. *Helicak* (helikopter becak, becak bermotor berbentuk serupa helikopter) dan bentor dari wilayah timur. Contohnya, bertenaga penggerak mesin dibelakang. Bentor dari Sumatera, khususnya Sumatera bagian utara, bertenaga penggerak mesin di samping.
- d. Jenis becak yang pengemudinya berada di depan diketahui ada di beberapa negara lain, sebagaimana dikembangkan di India, Pakistan dan Bangladesh. Pada model ini, sepeda atau sepeda motor digunakan sebagai tenaga penggerak dan diletakkan di depan penumpang.

## **4.2 Analisis Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan**

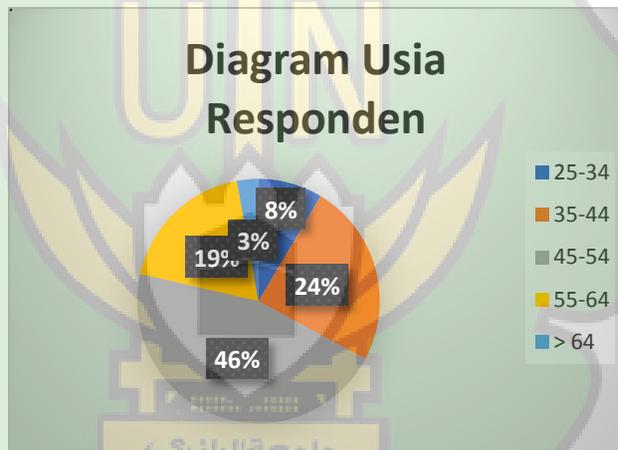
### **4.2.1 Karakteristik Responden**

Karakteristik responden bisa dilihat dari kuesioner yang telah disebarakan sebelumnya kepada pengemudi becak di Kota

Banda Aceh berjumlah 30 responden yang dijadikan sampel dalam penelitian skripsi ini.

#### A. Umur

Dalam pengolahan data hasil penelitian yang telah dilakukan, maka penulis mengelompokkan responden pengemudi becak di Kota Banda Aceh berdasarkan umur dengan menempatkannya berdasarkan rentang usia yang sesuai. Pengelompokkan jumlah responden berdasarkan umur dapat dilihat pada tabel dibawah ini.



**Gambar 4.1**

**Profil Responden berdasarkan Usia**

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

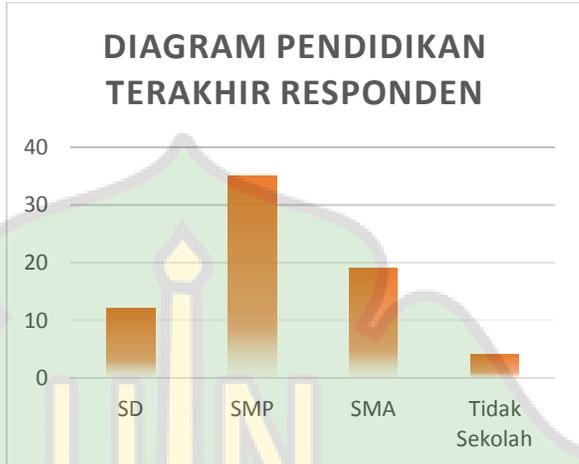
Berdasarkan tabel diatas diketahui bahwa responden pengemudi becak di Kota Banda Aceh yang terbanyak adalah yang berumur 45-54 tahun, yaitu sebesar 32 orang atau 46 % dari total responden. Pengemudi becak yang

berumur 35-44 tahun yaitu sebesar 17 orang atau 24 %, jumlah ini berbeda dengan jumlah responden pengemudi becak yang bekerja di umur 55-64 tahun yaitu sebanyak 13 responden atau 19%. Sedangkan yang paling sedikit adalah pengemudi becak yang berumur >65 tahun yaitu sebanyak 2 responden atau 3%. Hasil ini menunjukkan bahwa sebagian pengemudi becak yang mencari nafkah di Kota Banda Aceh berada dalam rentang usia yang produktif dan memiliki kemampuan untuk bekerja. Hal ini sesuai dengan standar usia produktif yang di terapkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS, 2018), yaitu penduduk yang berusia produktif adalah penduduk dengan usia antara 15 sampai 64 tahun, sedangkan penduduk yang berusia dibawah 15 tahun dan 65 tahun keatas digolongkan kepada usia yang tidak produktif. Sama halnya pengemudi becak di Kota Banda Aceh, hampir sebagian besar umur mereka masih tergolong produktif untuk melaksanakan suatu usaha atau ikut serta dalam aktivitas perdagangan.

## B. Pendidikan

Dalam pengeolahan data primer hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis membagi responden dengan mengelompokkan responder berdasarkan jenjang pendidikan terakhir yang dilalui seperti, tidak bersekolah, SD, SMP, SMA, dan lainnya. Karakteristik responden

berdasarkan pendidikan yang ditempuh dapat dilihat pada tabel dibawah ini.



**Gambar 4.2**

**Profil Responden berdasarkan Usia**

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan hasil pengolahan data primer diatas, didapatkan hasil bahwa sebagian pengemudi becak di Kota Banda Aceh hanya menempuh pendidikan sampai ke jenjang Sekolah Dasar (SD) yaitu sebesar 12 responden atau 17,1%. Bahkan ada yang tidak pernah bersekolah yaitu sebanyak 4 responden atau 5,7%. Dalam penelitian ini, sebagian responden telah menempuh pendidikan sampai jenjang SMP yaitu sebanyak 35 responden atau 50 % dan SMA yaitu sebesar 19 reponden atau 27,1%. Hal ini disebabkan bahwasannya mereka langsung mencari kerja untuk membantu perekonomian keluarganya di masa lalu

dan tidak adanya biaya untuk sekolah menjadi salah satu penghalang mereka untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi.

### C. Jumlah Tanggungan

Dalam pengolahan data hasil penelitian yang telah dilakukan, maka penulis mengelompokkan responden pengemudi becak di Kota Banda Aceh berdasarkan jumlah tanggungan yang dimiliki responden, penulis membagi responden dengan mengelompokkannya berdasarkan jumlah tanggungan yang menjadi jawaban dan dipilih oleh responden yaitu 1 orang, 2 orang dan sebagainya. Pengelompok jumlah responden berdasarkan jumlah tanggungan pada tabel dibawah ini.

**Tabel 4.1**  
**Profil Responden Berdasarkan Jumlah Tanggungan**

<b>Jumlah Tanggungan</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Presentase (%)</b>
1 – 2	4	5,7
3 – 4	37	52,9
5 – 6	26	37,1
>6	3	4,3
Total	70	100

Sumber : Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan tabel persentase yang dihasilkan diketahui bahwa 70 responden pengemudi becak di Kota

Banda Aceh menunjukkan bahwa masih banyak pengemudi becak yang memiliki tanggungan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah tanggungan 3 sampai dengan 4 orang berjumlah 37 responden atau 52,9%. Sedangkan 26 orang responden (37,1%) dari keseluruhan responden menjawab bahwa mereka memiliki 5 sampai dengan 6 orang tanggungan, 4 orang responden (5,7%) dari keseluruhan responden menjawab memiliki 1 – 2 orang tanggungan dan ada 3 responden yang menjawab memiliki jumlah tanggungan lebih dari 6 orang atau 4,3%.

#### **4.2.2 Karakteristik Pekerjaan**

Pada karakteristik Pekerjaan ini menjelaskan beberapa bagian mengenai usaha responden seperti lama bekerja, waktu yang dialokasikan responden perhari, status pekerjaan dan pendapatan perhari responden. Adapun deskripsinya akan dibahas secara rinci dibawah ini.

##### **A. Lama Bekerja**

Hasil penyebaran kuisioner yang digunakan dalam penelitian ini juga menjabarkan karakteristik suatu usaha. Salah satu yang digunakan untuk mendeskripsikan karakteristik usaha adalah berdasarkan lamanya responden berkeja. Dalam pengolahan data, penulis mengelompokkan lamanya bekerja secara detail di dalam tabel dibawah ini.

**Tabel 4.2**  
**Profil Responden Berdasarkan Lama Bekerja**

<b>Profil Responden Berdasarkan Lama Bekerja</b>		
<b>Lama Bekerja (Tahun)</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Presentase (%)</b>
< 5	16	22,9
5-14	23	32,9
15-24	13	18,6
> 24	18	25,7
Total	70	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan tabel diatas mengenai lama bekerja responden didapatkan bahwa responden pengemudi becak di Kota Banda Aceh paling banyak bekerja selama 5 tahun sampai 14 tahun lamanya. Hasil dari pengolahan data primer didapatkan hasil bahwa pengemudi becak terlama telah bekerja >24 tahun sebanyak 18 responden atau 25,7%. 13 responden (18,6%) dari 70 responden menjawab telah bekerja selama 15 sampai dengan 24 tahun, 23 responden (32,9%) menjawab telah bekerja selama 5 sampai 14 tahun dan selebihnya menjawab mereka baru mulai bekerja lebih kurang 5 tahun yaitu sebanyak 16 responden atau 22,9%.

#### B. Jam Kerja

Dalam pengolahan data primer hasil penelitian, penulis menelompokkan karakteristik usaha berdasarkan

jumlah waktu yang dialokasikan untuk bekerja dalam sehari. Adapun pengelompokan karakteristik usaha berdasarkan jam kerja yang dialokasikan dapat dilihat dalam tabel berikut.

**Tabel 4.3**  
**Profil Responden Berdasarkan Jam Kerja Perhari**

<b>Profil Responden Berdasarkan Jam Kerja Perhari</b>		
<b>Jam Kerja</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Presentase (%)</b>
< 5	3	4,3
5 -10	55	78,6
> 10	12	17,1
Total	70	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan tabel jumlah jam kerja yang dialokasikan responden dalam sehari diketahui bahwa pengemudi becak di Kota Banda Aceh banyak mengalokasikan waktunya untuk bekerja selama 5 sampai 10 jam perhari nya. Hasil pengolahan data yang dihasilkan menunjukkan bahwa 55 orang responden (78,6%) dari 70 responden mengalokasikan waktunya sebanyak 5 sampai 10 jam setiap harinya. Sedangkan 12 responden (17,1%) dari 70 mengalokasikan waktunya untuk bekerja setiap harinya lebih dari 10 jam perhari dan selebihnya 3 responden (4,3%) mengalokasikan waktunya untuk bekerja kurang dari 5 jam perharinya. Hal ini menunjukkan bahwa pengemudi becak banyak yang memulai pekerjaannya pada pagi hari sesuai

dengan dimulainya jam sekolah (karena mereka harus mengantar anak-anaknya ke sekolah) dan setelah itu baru mereka melanjutkannya dengan menunggu penumpang di pangkalan-pangkalan sampai dengan sore hari, namun ada juga yang tetap melanjutkannya sampai dengan malam hari.

### C. Pendapatan

Dalam pengolahan data primer hasil penelitian, penulis menelompokkan karakteristik usaha berdasarkan jumlah pendapatan yang dihasilkan selama seminggu. Adapun pengelompokkan karakteristik usaha berdasarkan pendapatan perminggu dapat dilihat dalam tabel berikut:

**Tabel 4.4**  
**Profil Responden Berdasarkan Pendapatan Perhari**

<b>Profil Responden Berdasarkan Pendapatan Perhari</b>		
<b>Pendapatan</b>	<b>Jumlah Responden</b>	<b>Presentase (%)</b>
< Rp. 50.000	4	5,7
Rp. 50.000 - Rp. 100.000	58	82,9
> Rp.100.000	8	11,4
Total	70	100

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan tabel dari hasil penelitian diketahui bahwa dari 70 responden pengemudi becak di Kota Banda Aceh menunjukkan bahwa responden memperoleh pendapatan Rp. Rp. 50.000 sampai dengan Rp. 100.000

perharinya. Tetapi pendapatan ini tidak selamanya sama disetiap hari. Berdasarkan hasil pengolahan data primer diatas bahwa sebanyak 58 responden atau 82,9% dari 70 responden menjawab mendapatkan pendapatan sebesar lebih dari Rp. Rp. 50.000 sampai Rp. 100.000 setiap harinya. Sedangkan 8 orang atau 11,4% mendapatkan pendapatan lebih dari Rp. 100.000 setiap harinya dan sisanya 4 responden (5,7%) menjawab mendapatkan pendapatan dibawah Rp. 100.000 perhari.

#### **4.3 Deskripsi Variabel**

**Pendapatan (Y)** adalah perolehan yang didapatkan seseorang dari hasil kerja kerasnya baik itu berupa uang ataupun barang yang dapat dipergunakan untuk mencukupi kebutuhan sehari-hari.

**Umur (X1)** adalah umur seseorang yang dihitung dari ulang tahun yang terakhir. Biasanya pendapatan mula-mula meningkat sesuai dengan penambahan umur, memuncak pada tingkat usia produktif karena bertambahnya umur akan mempengaruhi produktifitas kerja seseorang dan kemudian menurun kembali menjelang usia pensiun atau usia tua karena sudah bekurangny kemampuan fisik untuk bekerja.

**Jumlah Tanggungan (X2)** adalah banyaknya anggota keluarga yang ditanggung oleh kepala keluarga baik itu istri, anak, maupun orang lain yang hidup bersama mereka. Besarnya jumlah

tanggung keluarga merupakan faktor yang mempengaruhi kemauan untuk melakukan pekerjaan. Karena semakin banyak responden mempunyai anak dan tanggungan, maka waktu yang disediakan responden untuk bekerja semakin efektif. Efektivitas waktu ini akan berguna untuk meningkatkan penghasilan responden sendiri.

**Jam kerja (X3)** adalah jumlah waktu yang digunakan untuk aktivitas kerja. Aktivitas kerja yang dimaksud adalah kerja yang menghasilkan uang. Badan Pusat Statistik mendefinisikan jumlah jam kerja seluruh pekerjaan adalah lamanya waktu dalam jam yang digunakan untuk bekerja dari seluruh pekerjaan, tidak termasuk jam kerja istirahat resmi dan jam kerja yang digunakan untuk hal-hal di luar pekerjaan selama seminggu yang lalu. Pendapatan juga dipengaruhi oleh jam kerja karena jika waktu yang dicurahkan untuk bekerja semakin banyak, maka penghasilan yang diperoleh pun semakin banyak, begitu pula sebaliknya.

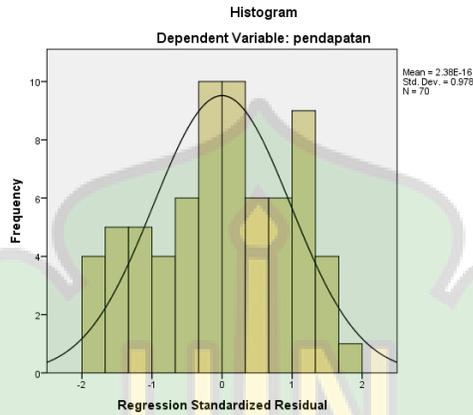
#### **4.4 Uji Asumsi Klasik**

##### **4.4.1 Uji Normalitas**

Dalam menguji atau melihat ada atau tidaknya data yang berdistribusi normal pada variabel penelitian yang diteliti, baik itu variabel terikat, variabel bebas atau kedua-duanya, maka diperlukan pengujian normalitas.

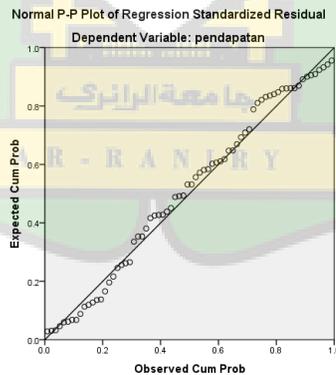
Pada penelitian ini uji normalitas dilakukan dengan 3 metode, yaitu grafik histogram, grafik normal P-P Plot dan teknik

*Kolmogrov Smirnov*. Hasil uji normalitas dengan menggunakan SPSS 20 dapat dilihat pada gambar dibawah ini



Sumber: Data primer yang diolah, 2019

**Gambar 4.3**  
**Hasil Uji Normalitas dengan Grafik Histogram**



Sumber: Data primer yang diolah, 2019

**Gambar 4.4**  
**Hasil Uji Normalitas dengan Grafik Normal P-P Plot**

Dari hasil uji normalitas menggunakan grafik histogram dan grafik *normal P-P Plot* di atas, dapat dilihat bahwa grafik histogram memberikan pola distribusi normal. Sedangkan pada grafik *normal P-P Plot* dapat dilihat bahwa titik menyebar disekitar garis diagonal. Dari kedua metode uji normalitas ini menunjukkan bahwa model regresi tidak menyalahi asumsi normalitas. Model regresi yang baik adalah model regresi yang memiliki nilai residual terdistribusi normal. Jadi dapat disimpulkan bahwa model regresi pada penelitian ini memiliki distribusi data normal atau dengan kata lain data terdistribusi normal. Pengujian normalitas juga dapat dilakukan dengan menggunakan teknik *Kolmogrov Smirnov*, hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa pengujian secara grafik plot dan grafik histogram telah memenuhi distribusi normal data. Karena pada pengujian *Kolmogrov Smirnov* nilai yang disyaratkan adalah nilai signifikan lebih besar dari nilai  $\alpha=0,05$  atau  $\alpha=5\%$ , dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

**Tabel 4.5**  
**Hasil Uji *One Sample Kolmogrov-Smirnov Test***

	<b>Unstandardized Residual</b>
Kolmogrov-Smirnov Z	0,731
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,659

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan hasil uji *One-Sample Kolmogrov-Smirnov Test* pada tabel 4.8 diperoleh nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* sebesar

0,659 (hasil keluaran output uji normalitas dilihat pada lampiran). Karena nilai *Asymp. Sig. (2-tailed)* lebih besar dari 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa data berdistribusi normal.

#### 4.4.2 Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas bertujuan untuk mengetahui apakah dalam model regresi ditemukan adanya korelasi antara variabel bebas. Dalam model regresi yang baik seharusnya tidak ditemukan korelasi diantara variabel bebas. Ada atau tidak adanya multikolinearitas dalam model regresi dapat dideteksi melalui nilai *tolerance* dan *Variance Inflation Factor* (VIF) dari masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen. Suatu model regresi dikatakan terdapat gejala multikolinearitas apabila nilai *tolerance*  $\leq 0,10$  atau sama dengan nilai  $VIF \geq 10$ . Berikut ini merupakan hasil uji statistik dengan menggunakan SPSS 20:

**Tabel 4.6**  
**Hasil Uji Multikolinearitas**

<b>Model</b>	<b>Tolerance</b>	<b>VIF</b>
Umur	0,955	1,047
Jumlah tanggungan	0,936	1,068
Jam kerja	0,970	1,031

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan hasil uji multikolinearitas pada tabel diatas menunjukkan bahwa nilai VIF dan nilai *tolerance* masing-masing variabel:

- a. Faktor Umur (X1) nilai VIF sebesar  $1,047 < 10$  dan nilai *tolerance*  $0,955 > 0,1$
- b. Faktor jumlah tanggungan (X2 ) nilai VIF sebesar  $1,068 < 10$  dan nilai *tolerance*  $0,938 > 0,1$
- c. Faktor jam kerja (X3) nilai VIF sebesar  $1,031 < 10$  dan nilai *tolerance*  $0,970 > 0,1$

Sehingga disimpulkan bahwa tidak terdapat multikolinearitas dalam penelitian ini. artinya antara variabel Faktor Umur (X1), Faktor Jumlah Tanggungan (X2) dan Faktor Jam Kerja (X3) tidak saling mengganggu atau mempengaruhi.

#### **4.4.3 Uji Heterokedastisitas**

Uji Heterokedastisitas bertujuan untuk menguji model regresi, apakah terjadi ketidaksamaan varian dari residual atau pengamatan ke pengamatan lain. Untuk melihat ada atau tidaknya gejala heterokedastisitas dalam model regresi maka dilakukan analisis dengan metode Glejser. Dibawah ini merupakan tabel dari hasil uji statistik pada output SPSS 20

**Tabel 4.7**  
**Hasil Uji Heterokedastisitas dengan metode Glejser**  
**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
	B	Std. Error	Beta	
(Constant)	10068,767	5950,954		0,095
Umur	55,219	88,012	0,079	0,533
jumlah tanggungan	-189,641	707,115	-0,034	0,789
jam kerja	-245,280	414,769	-0,073	0,556

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan tabel 4.9 dapat terlihat bahwa probabilitas signifikan yang dihasilkan pada data yang telah diolah lebih besar dari 0,05, sesuai dengan dasar pengambilan keputusan heterokedastisitas dengan menggunakan metode glejser maka didapatkan kesimpulan bahwa tidak terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi

#### 4.4.4 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis ini digunakan untuk mengetahui pengaruh faktor umur, faktor jumlah tanggungan dan faktor jam kerja terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh. adapun bentuk persamaan model regresi yang dapat disusun sebagai berikut

$$Y_i = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + e_i \quad (4.1)$$

Keterangan:

Y = Pendapatan

a = Bilangan konstanta

$b_1$  = Koefisien regresi variabel faktor umur

$X_1$  = Variabel faktor umur

$b_2$  = Koefisien regresi variabel faktor jumlah tanggungan

$X_2$  = Variabel faktor jumlah tanggungan

$b_3$  = Koefisien regresi variabel faktor jam kerja

$X_3$  = Variabel faktor jam kerja

e = error term

Berikut ini merupakan hasil dari pengolahan data dengan menggunakan SPSS 20:

**Tabel 4.8**  
**Hasil Uji Regresi Linear Berganda**

**Coefficients<sup>a</sup>**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	22025,818	10768,422		2,045	0,045
Umur	-848,757	159,260	-0,333	-5,329	0,000
jumlah tanggungan	3951,859	1279,544	0,195	3,088	0,003
jam kerja	9063,938	750,536	0,748	12,077	0,000

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Berdasarkan hasil analisis regresi berganda pada tabel diatas diperoleh bahwa koefisien untuk variabel Faktor Umur (X1) adalah -848,757, variabel Faktor Jumlah Tanggungan (X2) adalah -3951,859 dan variabel Faktor Jam Kerja (X3) adalah 9063,938 sehingga diperoleh model persamaan regresi berganda seperti dibawah ini:

$$Y_i = 256925,289 - 848,7 X_1 + 3951,8 X_2 + 9063,9 X_3 + e_i \quad (4.2)$$

Model persamaan diatas dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

- a. Koefisien regresi linear berganda variabel umur bernilai negatif sebesar -848,7 hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan 1 tahun umur maka akan menurunkan pendapatan sebesar 848,7 rupiah
- b. Koefisien regresi linear berganda variabel jumlah tanggungan bernilai negatif sebesar -3951,8 hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan 1 orang jumlah tanggungan maka akan menurunkan pendapatan sebesar 3951,8 rupiah
- c. Koefisien regresi linear berganda variabel jam kerja bernilai positif sebesar 9063,9 hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 jam jam kerja maka akan menaikkan pendapatan sebesar 9063,9 rupiah

#### 4.5 Uji Hipotesis

#### 4.5.1 Uji Simultan (Uji F)

Untuk mengetahui pengaruh simultan semua variabel independen terhadap variabel dependen digunakan uji F. Pada penelitian ini uji F dilakukan dengan bantuan SPSS 20 dengan taraf signifikan 5% atau 0,05. Jika F hitung lebih besar dari F tabel dan nilai probabilitas signifikan lebih kecil dari 0,05, maka model regresi dikatakan signifikan. Sedangkan jika F hitung lebih kecil dari F tabel dan nilai probabilitas signifikan lebih besar dari 0,05, maka model regresi dikatakan tidak signifikan (Ghozali, 2012:98). Dengan taraf signifikan sebesar 0,05 maka  $df_1 (N_1) = k - 1 = 4 - 1 = 3$  dan  $df_2 (N_2) = n - k = 70 - 4 = 66$ , dimana k adalah jumlah variabel dan n adalah banyaknya jumlah sampel, maka dapat ditentukan F tabel pada penelitian ini sebesar 2,74. Berikut ini adalah hasil uji simultan menggunakan SPSS 20:

**Tabel 4.9**  
**Hasil Uji Simultan (Uji F)**  
**ANOVA<sup>a</sup>**

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	29230370876,5 84	3	9743456958, 861	67,562	0,000 <sup>b</sup>
Residual	9518200551,98 7	66	144215159,8 79		
Total	38748571428,5 71	69			

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Dari hasil *output* SPSS diatas, diperoleh nilai F hitung sebesar 67,562 yang lebih besar dari F tabel yaitu 2,74 dan probabilitas signifikansi sebesar  $0,000 < 0,05$ , sehingga dapat disimpulkan bahwa faktor umur (X1), faktor jumlah tanggungan (X2) dan faktor jam kerja (X3) secara simultan atau bersama-sama berpengaruh terhadap Pendapatan (Y) pengemudi becak.

#### 4.5.2 Uji Parsial (Uji t)

Uji beda T-test digunakan untuk menguji seberapa jauh pengaruh variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini secara individual dalam menerangkan variabel dependen secara parsial. Pada penelitian ini uji t dilakukan dengan bantuan SPSS 20 dengan taraf signifikan 0,05. Jika nilai probabilitas signifikan lebih kecil dari 0,05, maka hipotesis diterima, begitu pula sebaliknya (Ghozali, 2012:98). Berikut ini adalah hasil uji parsial dengan bantuan SPSS 20:

**Tabel 4.10**  
**Hasil Uji Parsial (Uji t)**

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	22025,818	10768,422		2,045	0,045
Umur	-848,757	159,260	-0,333	-5,329	0,000

**Tabel 4.10 Lanjutan**

Jumlah tanggungan	3951,859	1279,544	0,195	3,088	0,003
Jam kerja	9063,938	750,536	0,748	12,077	0,000

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Sebelum menjelaskan atau menyimpulkan hipotesis yang diterima, terlebih dahulu menentukan t-tabel dengan taraf kepercayaan 5%. T-tabel dengan taraf kepercayaan 5% : 2 = 2,5% atau 0,025 (uji 2 sisi), dengan derajat kebebasan  $df = n - k = 70 - 4 = 66$ , dimana k adalah jumlah variabel dan n adalah banyaknya jumlah sampel, serta dengan menggunakan uji dua arah maka dapat ditentukan t-tabel pada penelitian ini adalah sebesar 1,99656.

Berdasarkan tabel diatas, diperoleh kesimpulan nilai t-hitung variabel faktor umur (X1) sebesar -5,329 lebih besar daripada t-tabel 1,99656 dengan nilai probabilitas signifikan  $0,000 < 0,05$ , maka hipotesis  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima yang artinya bahwa secara parsial variabel umur mempunyai pengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh.

Nilai t-hitung variabel faktor jumlah tanggungan (X2) sebesar 3,088 dan nilai t-tabel 1,99656 dengan nilai probabilitas signifikan  $0,003 < 0,05$ , dari kedua nilai tersebut maka variabel jumlah tanggungan berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh. karena nilai t-hitung lebih

besar daripada nilai t-tabel, berarti  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang artinya secara parsial variabel jumlah tanggungan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh

Nilai t-hitung variabel faktor jam kerja ( $X_3$ ) sebesar 12,077 dan nilai t-tabel 1,99656 dengan nilai probabilitas signifikan  $0,000 < 0,05$ , dari kedua nilai tersebut maka variabel jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan. karena nilai t-hitung lebih besar daripada nilai t-tabel, berarti  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima, yang artinya secara parsial variabel jam kerja mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh. Sehingga hipotesis yang menyatakan bahwa variabel jam kerja ( $X_1$ ) mempunyai pengaruh signifikan terhadap pendapatan terbukti kebenarannya.

#### **4.5.3 Uji Koefisien Determinasi**

Uji koefisien determinasi bertujuan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variable dependen. Koefisien determinasi dapat diperoleh dengan mengkuadratkan koefien korelasi atau *R Square* ( $R^2$ ). Nilai  $R^2$  yang kecil menunjukkan kemampuan variable-variabel independen dalam menjelaskan variable dependen sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variable-variabel independen memberikan hamper semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variable dependen (Ghozali, 97:2013). Untuk mengetahui

seberapa besar kontribusi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, lakukan uji *R Square* ( $R^2$ ) dengan bantuan SPSS 20. Berikut ini merupakan hasil uji *R Square* ( $R^2$ ):

**Tabel 4.11**  
**Hasil Uji Koefisien Determinasi**

**Model Summary<sup>b</sup>**

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,869 <sup>a</sup>	0,754	0,743	12008,962

Sumber: Data primer yang diolah, 2019

Dari tabel diatas dapat dilihat nilai Adjusted  $R^2$  sebesar 0,743. Hal ini menunjukkan bahwa 74,3% yang hanya bisa menjelaskan pendapatan dari model variabel yang diambil, sedangkan sisanya 25,7% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak dimasukkan ke dalam model.

#### **4.6 Pembahasan Hasil Penelitian**

Pengemudi becak di Kota Banda Aceh merupakan salah satu dari jenis pekerjaan yang keberadaanya sangat mempengaruhi perkembangan ekonomi terutama dalam permasalahan transportasi, dan juga bisa membantu pariwisata di Kota Banda Aceh. Namun dalam menjalankan pekerjaannya ini, pengemudi becak sering kali menghadapi berbagai masalah seperti pendapatan yang semakin menurun, sedikitnya penumpang, dan dengan kemunculan gojek

online beberapa tahun terakhir di Banda Aceh membuat pendapatan mereka tidak menentu perharinya.

#### **4.6.1 Pengaruh umur terhadap pendapatan**

Variabel umur minimum pengemudi becak di Kota Banda Aceh adalah 27 tahun, umur maksimum sebesar 80 tahun, sedangkan rata-rata umur pengemudi becak adalah 47,9 tahun. Secara umum, rata-rata umur pengemudi becak di Kota Banda Aceh masih berada pada kelompok usia produktif untuk bekerja yang artinya bahwa responden masih mampu untuk menghasilkan barang dan jasa. Standar usia produktif yang di terapkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS, 2018), yaitu penduduk yang berusia produktif adalah penduduk dengan usia antara 15 sampai 64 tahun, sedangkan penduduk yang berusia dibawah 15 tahun dan 65 tahun keatas digolongkan kepada usia yang tidak produktif.

Variabel umur ( $X_1$ ) berpengaruh negatif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien regresi sebesar -848,7 artinya setiap perubahan 1 tahun umur maka akan menurunkan pendapatan sebesar Rp. 848 dengan asumsi variabel jumlah tanggungan dan variabel jam kerja adalah konstan. Dalam penelitian ini umur mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap besarnya pendapatan yaitu 0,000 yang lebih kecil daripada 0,05. Dari hasil penelitian ini disimpulkan bahwa umur memiliki pengaruh terhadap pendapatan tetapi mempunyai hubungan yang berlawanan arah, karena bisa dilihat setiap pengemudi becak memiliki umur

yang beragam, sehingga akan mempengaruhi produktifitas kerja yang dilakukan oleh pengemudi becak dan produktiitas kerja ini akan mempengaruhi pendapatan.

Hasil penelitian ini sama dengan yang diteliti oleh Nurfaahmi (2017) yang menyatakan adanya pengaruh umur terhadap pendapatan pengemudi becak wisata. Hal ini disebabkan karena pengemudi becak wisata yang sudah tidak produktif dan tidak kuat lagi mengoperasikan becaknya sesuai dengan kadar kemampuan. Pengemudi becak yang berada di Kota Banda Aceh memiliki strategi agar aktifitas becaknya lancar seperti, bekerja sesuai dengan perjanjian (adanya tugas rutin seperti menjemput anak sekolah, megantar dan menjemput pedagang, mengantar berbelanja dan membelanjakan barang-barangnya untuk pemilik usaha tertentu). Tetapi, karena banyaknya masyarakat yang beralih menggunakan kendaraan pribadi mereka pada zaman sekarang, sehingga pendapatan pengemudi becak pun berkurang.

Hasil penelitian pada variabel umur berbeda dengan hasil penelitian yang dilakukan Suprapti (2017) yang menyatakan bahwa variabel umur tidak berpengaruh terhadap pendapatan perempuan pasar Barongan Bantul. Dimana pedagang pasar Barongan di usia produktif maupun tidak produktif tetap berdagang dengan baik, pedagang yang sudah tidak produktif masih tetap berdagang dengan baik karena faktor kebutuhan, selain itu pengalaman berdagang lebih lama daripada yang usia muda. Sedangkan pada usia muda, mereka tetap berdagang secara produktif karena

memiliki tenaga yang kuat hanya saja pengalaman yang didapat baru sedikit.

#### **4.6.2 Pengaruh jumlah tanggungan terhadap pendapatan**

Jumlah tanggungan minimum pengemudi becak di Kota Banda Aceh adalah 2 orang, jumlah tanggungan maksimumnya sebesar 7 orang dan rata-rata jumlah tanggungan pengemudi becak di Kota Banda Aceh adalah 4,3. Responden yang memiliki jumlah tanggungan lebih banyak berarti harus memiliki pendapatan yang banyak pula agar bisa memenuhi kebutuhan hidup keluarganya daripada responden yang memiliki jumlah tanggungan yang sedikit, hal ini karena responden yang memiliki jumlah tanggungan lebih banyak akan membelanjakan uang yang dimilikinya untuk kebutuhan pokok, sandang, kesehatan, pendidikan dan lainnya. Sehingga keluarga yang memiliki jumlah tanggungan yang lebih banyak harus mengeluarkan waktu lebih banyak pula dalam mencari pendapatan.

Variabel jumlah tanggungan ( $X_3$ ) berpengaruh positif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien regresi sebesar 3951,8, artinya bahwa apabila setiap perubahan 1 orang jumlah tanggungan maka akan menaikkan pendapatan sebesar Rp. 3951, dengan asumsi bahwa variabel umur dan variabel jam kerja adalah konstan. Jumlah tanggungan dalam penelitian ini mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap besarnya pendapatan yaitu 0,003 yang lebih kecil daripada 0,05. Dari hasil penelitian ini disimpulkan bahwa

semakin banyak jumlah tanggungan maka akan semakin besar kemauan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan, karena semakin banyak pengemudi becak memiliki tanggungan maka waktu yang disediakan untuk bekerja juga akan semakin banyak atau efektif. Efektivitas waktu yang dikeluarkan ini berguna untuk meningkatkan penghasilan yang akan di dapatkan pengemudi becak setiap harinya.

Hasil penelitian ini sama dengan hasil penelitian yang dilakukan Dewi (2018) yang menyatakan bahwa jumlah tanggungan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan pekerja perempuan pada sektor informal di Kota Denpasar. Hal ini disebabkan karena pada penelitian pendapatan yang dihasilkan oleh pekerja perempuan di Kota Denpasar bisa membantu kebutuhan perekonomian rumah tangga, selain pendapatan yang dihasilkan oleh kepala rumah tangga atau suami. Sedangkan pada penelitian yang dilakukan penulis, banyak pengemudi becak yang menyediakan waktu untuk bekerja dari pagi sampai sore sekitar 10 jam atau lebih perharinya agar mendapatkan pendapatan yang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.

#### **4.6.3 Pengaruh jam kerja terhadap pendapatan**

Variabel Jumlah jam kerja minimum pengemudi becak di Kota Banda Aceh adalah 4 jam per hari, jumlah jam kerja maksimum sebesar 13 jam perharinya dan rata-rata jumlah jam kerja adalah sebesar 8,9 jam perhari. Jumlah jam kerja yang

dicurahkan untuk bekerja semakin banyak maka pendapatan yang diperoleh juga akan semakin banyak dikarenakan mempunyai waktu yang cukup banyak untuk mendapatkan penumpang, begitu pula sebaliknya. Variabel jam kerja ( $X_3$ ) berpengaruh positif terhadap pendapatan dengan nilai koefisien regresi sebesar 9063,938 artinya apabila jumlah jam kerja dinaikkan sebesar 1 jam, maka akan menyebabkan pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh meningkat sebesar Rp. 9063 per jam dengan asumsi variabel umur dan variabel jumlah tanggungan adalah konstan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara yang dilakukan dengan pengemudi becak yang mengatakan bahwa:

“Setiap hari itu butuh waktu sebanyak-banyaknya kita di pangkalan biar banyak penumpang yang naik, kalau kita kerja cuma sebentar, uang yang kita dapatin malahan sedikit, kalau kerja dari pagi sampai dengan malam uang kita setiap harinya adalah dapat sekitar Rp. 100.000,00 itupun gak nentu”

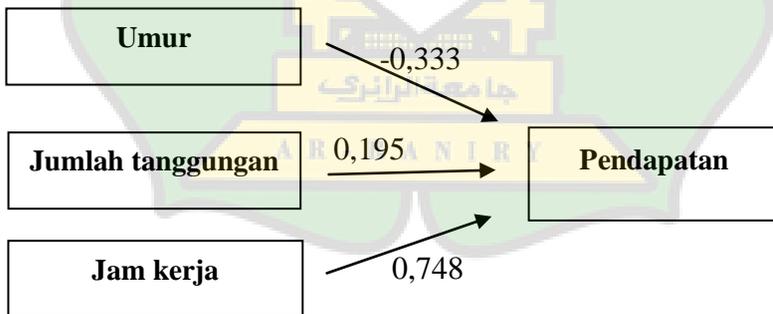
Karena penumpang tidak dapat dipastikan kedatangannya, sehingga dengan jumlah jam kerja yang semakin banyak maka akan memiliki banyak waktu untuk menunggu kedatangan penumpang. Hasil penelitian ini sesuai dengan alokasi waktu kerja menurut Adam Smith dalam Simanjuntak (2011) yang menyatakan teori alokasi waktu kerja didasarkan pada teori *utilitas* yakni bahwa alokasi waktu individu dihadapkan pada dua pilihan yaitu bekerja atau tidak bekerja untuk menikmati waktu luangnya. Dengan

bekerja berarti akan menghasilkan pendapatan yang selanjutnya akan meningkatkan pendapatan. Semakin banyak waktu yang digunakan seseorang untuk bekerja berarti semakin banyak pula pendapatan yang akan diperolehnya. Dengan demikian, setiap penambahan waktu operasi yang dilakukan oleh pengemudi akan semakin membuka peluang bagi penambahan pendapatannya.

Hasil penelitian ini sejalan dengan hasil penelitian Siswanto (2013) dan Suprpti (2017) bahwa variabel jam kerja memberikan pengaruh positif dan signifikan. Dimana semakin tinggi waktu yang digunakan dalam berdagang atau bekerja maka dapat menghasilkan pendapatan yang cukup tinggi.

#### 4.7 Kerangka Pemikiran dengan Beta Hasil Penelitian

Dari keseluruhan penelitian yang telah dilakukan, maka kerangka penelitian dengan beta hasil penelitian adalah sebagai berikut:



**Gambar 4.4**  
**Kerangka Pemikiran**

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, maka dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Variabel faktor umur (X1), variabel faktor jumlah tanggungan (X2) dan variabel faktor jam kerja (X3) secara simultan atau bersama-sama mempunyai pengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh.
2. Koefisien regresi linear berganda variabel umur bernilai negatif sebesar -848,7 hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan 1 tahun umur maka akan menurunkan pendapatan sebesar Rp 848,7. Variabel faktor umur (X1) berpengaruh terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh tetapi memiliki hubungan yang berlawanan arah.
3. Koefisien regresi linear berganda variabel jumlah tanggungan bernilai negatif sebesar -3951,8 hal ini menunjukkan bahwa setiap perubahan 1 orang jumlah tanggungan maka akan menurunkan pendapatan sebesar Rp. 3951,8. Variabel faktor jumlah tanggungan (X2) berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh.

4. Koefisien regresi linear berganda variabel jam kerja bernilai positif sebesar 9063,9 hal ini menunjukkan bahwa setiap kenaikan 1 jam jam kerja maka akan menaikkan pendapatan sebesar Rp. 9063,9. Variabel faktor jam kerja (X3) berpengaruh positif terhadap pendapatan pengemudi becak di Kota Banda Aceh.

## 5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah disajikan, maka selanjutnya penulis menyampaikan saran-saran yang kiranya dapat memberikan manfaat kepada pihak-pihak yang terkait atau hasil penelitian. Adapaun saran-saran yang dapat disampaikan adalah sebagai berikut.

1. Pengemudi becak agar lebih termotivasi untuk meningkatkan pendapatan dengan menyadari pentingnya transportasi yang berbeda bagi wisatawan. Dan tetap menjaga kebersihan becaknya agar menjadi daya tarik bagi penumpang.
2. Pengemudi becak hendaknya menjalankan pekerjaannya sesuai dengan etika dalam islam, dengan tidak mengambil harga yang tinggi dan harus sesuai dengan yang telah ditetapkan.
3. Kepada pemerintah Kota Banda Aceh agar lebih memperhatikan kehidupan para pengemudi becak,

karena pekerjaan yang dilakukan mereka dapat meningkatkan pariwisata yang ada di Kota Banda Aceh.

4. Kepada penulis yang ingin meneliti mengenai faktor yang mempengaruhi pendapatan bisa menggunakan modal, pengalaman bekerja, tingkat pendidikan, sebagai variabel dalam penelitiannya.



## DAFTAR PUSTAKA

- Abdullah, M. (2011). *Wirausaha Berbasis Syari'ah*. Banjarmasin: Antasari Press.
- Adimasista, S.A. (2012). *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Al-Kaaf, A.Z. (2002). *Ekonomi Dalam Prespektif Islam*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Badroen, F. (2006). *Etika Bisnis dalam Islam*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Effendi, S. (2007). *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: Erlangga.
- Furi, N. (2011). *Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Rest Area Jembatan Penyeberangan Suramadu*. Skripsi.
- Ghozali, I. (2011). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS*. Semarang: Bada Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hasan, A. (2009). *Manajemen Bisnis Syariah*. Yogyakarta: PUSTAKA Pelajar.
- Hendi, S. (2005). *Fiqh Muamalah*. Jakarta: Rajawali Press.
- <https://aceh.tribunnews.com/2016/07/21/tarif-baru-becak-mulai-rp-5000>
- <https://aceh.tribunnews.com/2013/02/06/4.000-unit-becak-target-penertiban>
- Indrawan, R dan Yaniwati P. (2014). *Metodologi Penelitian*. Bandung: PT Refika Aditama.

- Juliansyah, H, (2011). *skripsi Faktor-Faktor yang mempengaruhi Etika Bisnis Islam Pedagang Pasar Ciputat*. Jakarta: UIN Syarif Hidayatullah.
- Jusmaliani dkk, (2008). *Bisnis Berbasis Syaria*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Karim, A.A. (2004). *Sejarah Pemikiran Ekonomi Islam*. edisi 1, Jakarta: Raja Grafindo.
- Karsasih, D. dan Murniati, S. (2018). Pengaruh Kualitas Pelayanan Transportasi Online PT.Gojek Indonesia terhadap Kepuasan Pelanggan pada Masyarakat Program Studi Manajemen Fakultas Ekonomi Universitas Tridinanti Palembang *Jurnal Universitas Tridinanti Palembang*. 7(1) 1-9.
- Kusumastuti, N.A. (2012). *Pengaruh Faktor Pendapatan, Umur, Jumlah Tanggungan, Keluarga, Pendapatan Suami dan Jarak Tempuh ke tempat kerja terhadap Curahan Jam Kerja Pedagang Sayur Wanita (studi kasus di Pasar Umum Purwodadi)*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Lasse, D.A. (2015). *Manajemen Bisnis Transportasi Laut, Carter, dan Klaim*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Mantra,dan Bagus, I. (2003). *Demografi Umum*. Jakarta : Pustaka Raja.
- Marbun. BN. (2003). *Kamus Manajemen*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Mawardi. (2007). *Ekonomi Islam*. Pekanbaru:UNRI Press.
- Moleong, L.J. (2008). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.

- Muhammad, (2003). "Etika Kerja" dalam hidup adalah surga. Jakarta: Republika.
- Muhammad, (2004). *Etika Bisnis Islam*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Muhammad, A. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Jakarta: PT Citra Aditya Bakti.
- Naga, M. (2005). *Makro Ekonomi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Nasrun, H. (2000). *Fiqh Muamalah*. Jakarta: Gaya Media Pratama.
- Rantau, K. (2018). *Pengaruh Umur, Jam Kerja dan Jumlah Tanggungan terhadap Pendapatan Ekonomi Produktif Kepala Rumah Tangga Miskin di Desa Subamia Kecamatan Tabanan*. Tabanan: Universitas Udayana.
- Reksoprayitno. (2004). *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bina Grafika.
- Rohmah. U. (2017). *Analisis Peran Ekonomi Kreatif dalam Peningkatan Pendapatan Ekonomi Pengrajin ditinjau dari perspektik Ekonomi Islam*. Lampung: UIN Raden Intan.
- Salim, A. (2012). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Wali Press.
- Sholahuddin, M. (2007). *Asas-asas Ekonomi Islam ed.1*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Siska, N. (2014). *Pengaruh Transportasi Usaha Becak Tradisional terhadap Pendapatan Masyarakat Kota menurut Perspektif Ekonomi Islam*. Riau: UIN Sultan Syarif.

- Siswanto, D. (2013). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Pedesaan Terminal Arjasa Kabupaten Jember*. Jember: Universitas Jember.
- Sugiyono, (2013). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono, (2007). *Metode Penelitian Administrasi Dilengkapi dengan Metode R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Suharsimi. A. (2006). *Metode Penelitian: Prosedur Penelitian suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sukirno, S. (2014). *Ekonomi Pembangunan, Proses, Masalah dan Dasar Kebijaksanaan*. Jakarta: Kencana.
- Suliyanto. (2009). *Metode Riset Bisnis*. Yogyakarta: Andi.
- Umar. H. (2005). *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Thesis Bisnis*. Jakarta: PT Raja Garafindo Persada.
- Wahyono, B. (2017). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang di Pasar Bantul Kabupaten Bantul*. Yogyakarta: Universitas Negeri Yogyakarta.

## Lampiran 1. Surat Pengantar Kuesioner



**FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM**  
**UIN AR-RANIRY**  
**PROGRAM STUDI EKONOMI SYARIAH**  
 Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam, Banda  
 Aceh 23111  
 Tel/Fax: (0651) 7552021/7552922 situs:  
[www.arraniry.ac.id](http://www.arraniry.ac.id)

### **PENGANTAR KUESIONER**

Dalam Rangka Penyusunan Skripsi

Kepada Yth:

Bapak

Di Tempat

Assalamualaikum Wr.Wb.

Dengan hormat,

Bersama ini saya mahasiswa Program Studi Ekonomi Syariah, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, yang saat ini sedang melakukan tugas akhir/skripsi dengan judul “Pengaruh Umur, Jumlah Tanggungan dan Jam Kerja Terhadap Pendapatan Penarik Becak di Kota Banda Aceh Menurut Prespektif Ekonomi Islam”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pendapatan pengemudi becak apabila diliat dari pengaruh umur, jumlah tanggungan dan jam kerja. Akhirnya kami berharap bahwa bapak bersedia mengisi secara benar dan jujur terhadap daftar pertanyaan yang kami sampaikan. Pengisian kuesioner hanya digunakan untuk penelitian, sehingga segala masukan bapak akan dijamin kerahasiaannya. Atas kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat Kami,

Nora Aprilia

## PETUNJUK PENGISIAN

1. Dibawah ini tersedia kotak pilihan untuk diisi berdasarkan pilihan yang ditentukan oleh para responden.
2. Berilah tanda centang (✓) pada jawaban yang dipilih dan sesuai menurut responden.

### LEMBAR PERTANYAAN

#### A. Karakteristik Responden

- Nama : \_\_\_\_\_
- Umur : \_\_\_\_\_
- Pendidikan terakhir : ( ) SD  
 ( ) SMP  
 ( ) SMA  
 ( ) Lainnya

#### B. Pertanyaan Umum

1. Berapa lama bapak sudah bekerja? .....
2. Sejak tahun berapa bapak sudah bekerja ? .....
3. Apa status pekerjaan yang bapak miliki?  
 ( ) Usaha Utama  
 ( ) Usaha Sampingan
4. Berapakah jumlah tanggungan yang bapak miliki?  
 ( ) 1 orang  
 ( ) 2 orang  
 ( ) 3 orang  
 ( ) Lainnya, Sebutkan.....
5. Berapa pendapatan perhari yang bapak dapatkan dari hasil bekerja ? .....
6. Berapa jam bapak bekerja dalam sehari? .....

7. Apa ada usaha sampingan yang bapak jalankan ?

( ) kios

( ) bertani

( ) Lainnya,.....



### Lampiran 2. Jawaban Responden

No	U	P	LK	TM K	S P	J T	PD/ hari	JK	US
1	50	SMA	3	2016	U	4	50000	8	-
2	60	SMP	39	1980	U	4	110000	13	Bertani
3	50	SMA	13	2006	U	5	100000	11	-
4	44	SD	25	1994	U	4	100000	11	-
5	43	SMP	21	1998	U	3	100000	10	-
6	42	SMA	11	2008	U	3	120000	12	-
7	46	SD	15	2004	U	3	50000	4	-
8	60	SD	20	1999	U	6	90000	11	Bertani
9	59	SD	21	1981	U	4	90000	11	-
10	47	SD	38	1997	U	3	30000	4	-
11	40	SMA	18	2001	U	4	80000	10	Kios
12	42	SMP	8	2011	U	4	70000	10	-
13	50	SMP	3	2016	U	2	50000	5	-
14	40	SMP	4	2015	U	2	90000	10	-
15	52	SMP	19	2000	U	4	100000	11	-
16	71	SD	31	1988	U	3	30000	5	-
17	27	SMA	7	2012	U	2	90000	10	-
18	53	SD	26	1993	U	3	100000	10	-
19	80	-	52	1967	U	2	65000	10	Bertani
20	36	SMA	9	2010	U	4	50000	6	-
21	45	SMA	12	2007	U	4	50000	7	-
22	34	SMP	5	2014	U	5	90000	8	-
23	44	SMP	2	2017	U	5	120000	13	-
24	34	SD	3	2016	U	4	80000	8	-
25	34	SMP	8	2011	U	3	80000	7	-
26	46	SMP	12	2007	U	6	100000	9	-
27	36	SMA	7	2012	U	6	100000	9	-
28	50	SMA	25	1994	U	6	110000	10	-

29	47	SMP	8	2011	U	5	90000	10	-
30	40	SMA	2	2017	U	4	90000	9	-
31	50	-	33	1986	U	7	120000	11	Bertani
32	44	SMA	8	2011	U	5	90000	8	-
33	49	SMP	3	2016	U	4	90000	10	-
34	54	SMP	4	2015	U	4	50000	6	-
35	37	SMA	10	2009	U	3	100000	11	-
36	44	SMA	12	2007	U	3	70000	8	-
37	45	SMA	7	2012	U	4	50000	8	-
38	55	SMA	26	1993	U	7	90000	10	-
39	60	-	35	1984	U	5	50000	9	-
40	45	SMA	10	2009	U	5	110000	10	-
41	38	SMA	8	2011	U	5	100000	8	-
42	58	SMP	25	1994	U	5	70000	10	-
43	46	SMA	20	1999	U	4	80000	10	-
44	60	SD	30	1989	U	6	50000	7	-
45	54	SMA	18	2011	U	5	30000	4	-
46	46	SMA	3	2016	U	4	90000	9	-
47	50	SMP	4	2015	U	4	50000	8	-
48	55	SMA	19	2000	U	7	100000	9	-
49	45	SMA	1	2018	U	5	100000	9	-
50	47	SMA	7	2012	U	6	110000	10	-
51	58	SMP	20	1999	U	5	30000	5	-
52	50	SMP	22	1997	U	4	90000	11	-
53	34	SMA	2	2017	U	4	90000	11	-
54	60	SD	30	1989	U	4	50000	9	-
55	52	SD	17	2002	U	5	50000	8	-
56	52	SMP	25	1994	U	5	90000	10	-
57	38	SMA	4	2015	U	4	80000	10	-
58	54	SMA	16	2003	U	5	70000	9	-
59	47	SMA	10	2009	U	4	75000	9	-
60	34	SMA	4	2015	U	3	80000	8	-

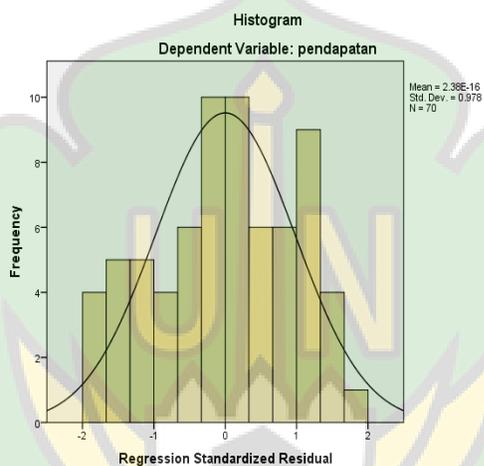
61	55	SMA	25	1994	U	4	50000	8	-
62	50	SMP	31	1988	U	6	100000	10	-
63	45	SMA	5	2014	U	4	80000	10	-
64	37	SMA	2	2017	U	4	110000	10	-
65	49	SMA	1	2018	U	4	80000	9	-
66	58	SD	34	1985	U	5	60000	9	-
67	50	SMA	18	2001	U	5	70000	8	-
68	46	SMA	6	2013	U	4	100000	10	-
69	40	SMA	8	2011	U	5	80000	8	-
70	64	-	30	1989	U	6	80000	9	Bertani

**Keterangan:**

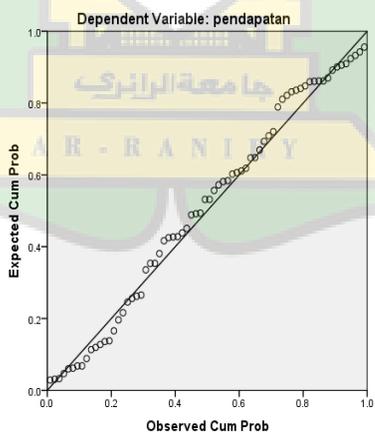
- U : Umur  
P : Pendidikan  
LK : Lama Kerja  
TMK : Tahun Mulai Kerja  
SP : Status Pekerjaan  
JT : Jumlah Tanggungan  
PD/Hari : Pendapatan Perhari  
JK/Hari : Jam Kerja Perhari  
US : Usaha Sampingan

### Lampiran 3. Hasil Uji Asumsi Klasik

#### 1. Uji Normalitas



Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



### One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		70
Normal Parameters <sup>a,b</sup>	Mean	0E-7
	Std. Deviation	11744,9961914
	Absolute	0
Most Extreme Differences	Positive	0,087
	Negative	0,067
		-0,087
Kolmogorov-Smirnov Z		0,731
Asymp. Sig. (2-tailed)		0,659

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

## 2. Uji Multikolinearitas

### Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
(Constant)	22025,818	10768,422		2,045	0,045		
Umur	848,757	159,260	-0,333	5,329	0,000	0,955	1,047

### Lanjutan Lampiran 3. Hasil Uji Asumsi Klasik

jumlah tanggungan	3951,859	1279,544	0,195	3,088	0,003	0,936	1,068
jam kerja	9063,938	750,536	0,748	12,077	0,000	0,970	1,031

a. Dependent Variable: pendapatan

### 3. Uji Heterokedasiditas

#### Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
	B	Std. Error	Beta	
(Constant)	10068,767	5950,954		0,095
Umur	55,219	88,012	0,079	0,533
jumlah tanggungan	-189,641	707,115	-0,034	0,789
jam kerja	-245,280	414,769	-0,073	0,556

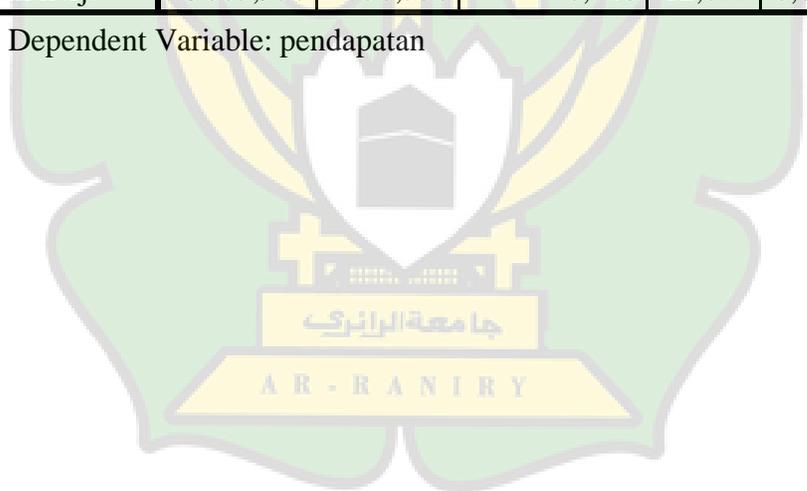
a. Dependent Variable: abs\_res

#### 4. Hasil Uji Regresi Linear Berganda

##### Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	22025,818	10768,422		2,045	0,045
Umur	-848,757	159,260	-0,333	-5,329	0,000
jumlah tanggungan	3951,859	1279,544	0,195	3,088	0,003
jam kerja	9063,938	750,536	0,748	12,077	0,000

a. Dependent Variable: pendapatan



### Lampiran 4. Hasil Uji Hipotesis

#### 1. Uji Simultan (uji F)

##### ANOVA<sup>a</sup>

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	29230370876,584	3	9743456958,861	67,562	0,000 <sup>b</sup>
Residual	9518200551,987	66	144215159,879		
Total	38748571428,571	69			

a. Dependent Variable: pendapatan

b. Predictors: (Constant), jam kerja, umur, jumlah tanggungan

#### 2. Uji Parsial (Uji T)

##### Coefficients<sup>a</sup>

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	22025,818	10768,422		2,045	0,045
Umur	-848,757	159,260	-0,333	-5,329	0,000
jumlah tanggungan	3951,859	1279,544	0,195	3,088	0,003
jam kerja	9063,938	750,536	0,748	12,077	0,000

a. Dependent Variable: pendapatan

### Lanjutan Lampiran 4. Hasil Uji Hipotesis

#### 3. Uji Koefisien Determinasi ( $R^2$ )

##### Model Summary<sup>b</sup>

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,869 <sup>a</sup>	0,754	0,743	12008,962

a. Predictors: (Constant), jam kerja, umur, jumlah tanggungan

b. Dependent Variable: pendapatan



### Lampiran 5. Hasil Wawancara

Informan : Hasdalah  
 Lokasi : Seputaran Masjid Raya Baiturrahman  
 Umur : 62 tahun

No	Wawancara
1	<p>P: Apa yang membuat bapak masih bekerja sebagai tukang becak disaat sekarang ini ada ojek online ?</p> <p>I: Udah lama kerja jadi tukang becak, jadi udah biasa. Disini pun (pangkalan) sering ketemu sama kawan-kawan jadi enak kerjanya. Kalau ojek online susah, soalnya enggak bisa main hp canggih. Lagian pun kalau ojek online tu boncengan-boncengan yang bukan muhrim kalau kami kan becak ni ada pemisahannya</p>
2	<p>P: Bagaimana pendapatan bapak setiap harinya ?</p> <p>I : Setiap hari itu butuh waktu sebanyak-banyaknya kita di pangkalan biar banyak penumpang yang naik, kalau kita kerja cuma sebentar, uang yang kita dapatin malahan sedikit, kalau kerja dari pagi sampai dengan malam uang kita setiap harinya adalah dapat sekitar Rp. 100.000,00 itupun tidak menentu. Kita bergiliran siapa duluan sampai itu yang ambil penumpang duluan.</p>

3	<p>P: Apakah dengan pendapatan yang didapatkan cukup untuk membiayai kebutuhan sehari-hari?</p> <p>I: Dicumuk-cukupin, kalau sehari tu bisalah buat makan. Alhamdulillah juga saya udah selesain anak-anak sekolah</p>
---	--

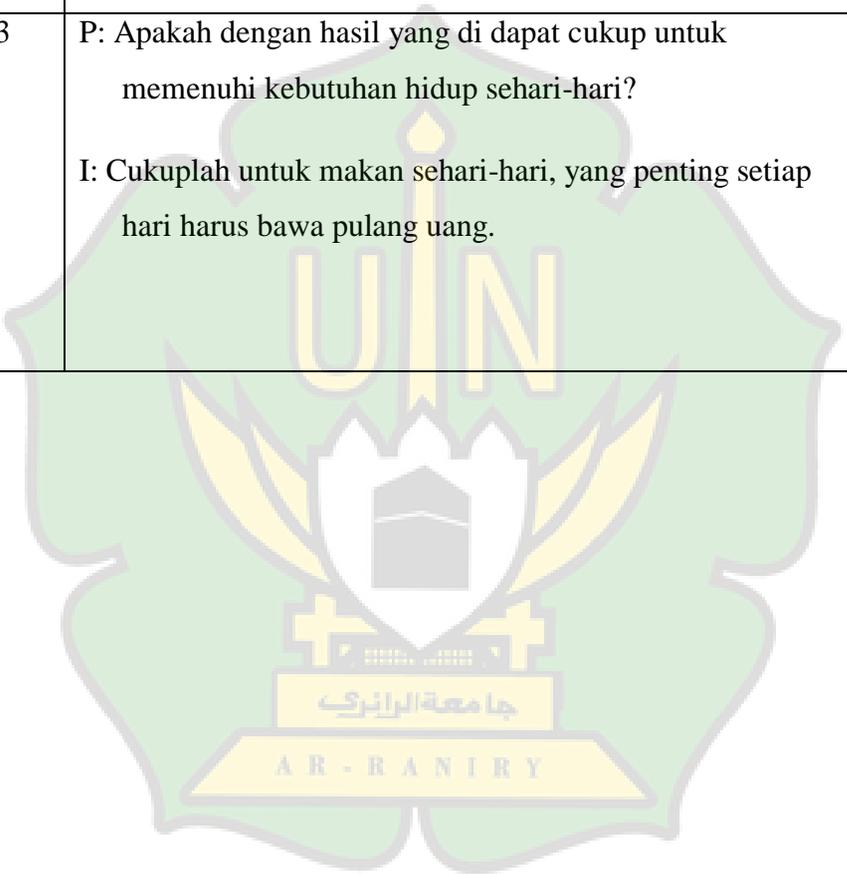
Informan : Amiruddin

Lokasi : Batoh

Umur : 54 tahun

No	Wawancara
1	<p>P: Apa yang membuat bapak masih berkerja sebagai tukang becak ?</p> <p>I : Uдах ada becaknya sayang kalau tidak digunakan, saya pun gak ada kerja lain selain becak ini, jadi jalanin aja selagi masih sanggup untuk bekerja yang penting hasilnya kan halal</p>
2	<p>P: Bagaimana pendapatan bapak setiap harinya?</p> <p>I: Kalau pendapatan gak menentu, tergantung penumpang rame apa tidak, kalau udah musim balik lebaran itu terminal rame jadi penghasilan pun lumayan, kalau hari-hari gini mana ada orang naik, palingan 1 atau 2 orang yang naik dapat lah kita sekitar Rp 50.000 tergantung juga suruh antar sampai mana. Itu kalau lagi musim balik</p>

	<p>lebaran saya kerja dari subuh sampai sore. Kalau hari biasa kerjanya gak lama, pagi antar anak sekolah langsung saya kerja, pulang anak sekolah saya jemput sekalian saya pulang ke rumah</p>
3	<p>P: Apakah dengan hasil yang di dapat cukup untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari?</p> <p>I: Cukuplah untuk makan sehari-hari, yang penting setiap hari harus bawa pulang uang.</p>



### Lampiran 6. Foto Wawancara dan Pengisian Kuisisioner



Wawancara dengan bapak Hasdalah yang telah bekerja  
sebagai pengemudi becak sejak tahun 70-an

جامعة الرانيري

AR - RANIRY



### Pengisian Kuisisioner



## Lanjutan Lampiran 6. Foto Wawancara dan Pengisian Kuisisioner



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP PENULIS

Nama : Nora Aprilia  
Tempat/Tanggal Lahir : Banda Aceh / 5 April 1996  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Status : Belum Kawin  
Agama : Islam  
Pekerjaan : Mahasiswi  
Alamat : Lr. Al-Jannah, Jl. AMD, Dsn Lembah Hijau, Desa Cot Mesjid, Kec. Lueng Bata, Banda Aceh  
Email : noraapriliah054@gmail.com  
Telp/HP : 085270463053

### Riwayat Pendidikan

2001 – 2002 : TK Al-Muslimat Banda Aceh  
2002 – 2008 : SDN 53 Banda Aceh  
2008 – 2011 : MTsN 2 Banda Aceh  
2011 – 2014 : SMAN 4 Banda Aceh  
2014 – 2019 : UIN Ar-Raniry Banda Aceh

### Data Orang Tua

Nama Ayah : Amir Hasan, SKM  
Nama Ibu : Nizwarni, AMd  
Pekerjaan Ayah : PNS  
Pekerjaan Ibu : IRT

Banda Aceh, 10 Juli 2019  
Penulis,

Nora Aprilia