

## Transportasi Becak dalam Persepsi Masyarakat (Studi Kasus di Daerah Perumnas Tlogosari Semarang)

Siti Aminah

[sitiaminaah39@gmail.com](mailto:sitiaminaah39@gmail.com)

Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas 17 Agustus 1945 Semarang

### Abstraksi

Penelitian ini bertujuan, mengacu pada uraian di atas, adalah “untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh dan hubungan angkutan penumpang dokar dan becak dalam pengoperasiannya? dan mengetahui perbandingan antara angkutan penumpang dokar dengan angkutan penumpang becak dalam pengoperasian di Kota Semarang” Metode penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif dengan sampel 50 penarik Dokar dan becak. Teknik analisis yang digunakan regresi linier Berganda. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, sebagaimana Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak. Bahwa Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti berbeda dengan Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak. Bahwa Kecepatan Dokar Meter/jam berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti berbeda Kecepatan Becak Meter/jam berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak. Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti tidak berbeda Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak. Kata kunci Transportasi, Dokar, Becak, Jarak tempuh, waktu, ongkos, penumpang.

### Abstract

This study aims "to find out how far the influence and relationship between passenger transportation of dokar and becak in their operation? and knowing the comparison between carriage of gig passengers and pedicab passengers in operation in the city of Semarang. "The research method used a quantitative approach with a sample of 50 cart and rickshaw pullers. The analysis technique used is multiple linear regression. The results showed that the travel time had a positive and significant effect on the distance traveled for the Dokar, as the travel time had a positive and significant effect on the distance traveled for the pedicab. Whereas Passenger Fares have a positive and insignificant effect on Dokar Mileage, this means that different from Passenger Fares have a positive and significant effect on Becak Mileage. That the speed of the pedicab meter / hour has a positive and insignificant effect on the mileage of the pedicab, this means that the difference in the speed of the pedicab meter / hour has a positive and significant effect on the distance of the pedicab. Number of Passengers has a positive and insignificant effect on Dokar Mileage, Dokar Mileage, this means that it does not differ. Keywords: Transportation, Dokar, Becak, Mileage, time, fare, passenger.

## 1. Pendahuluan

Di Kota Semarang jumlah penduduknya setiap tahun mengalami peningkatan sebagaimana pada tabel data statistik dibawah ini. Dengan adanya pertambahan jumlah penduduk, maka Komposisi penduduk Kota Semarang didominasi oleh penduduk muda/dewasa. Kelompok usia produktif (Kelompok usia 25-39) terlihat sangat mendominasi, dimana kelompok usia ini adalah mereka yang terlibat aktif dalam lapangan pekerjaan. Mereka pada umumnya telah menyelesaikan pendidikan tinggi maupun sudah berumah tangga. Kondisi seperti ini tentunya harus menjadi perhatian pemerintah dalam mengambil langkah-langkah kebijakan di bidang kependudukan utamanya ketersediaan

lapangan pekerjaan, sehingga diharapkan bisa menjadi penggerak roda perekonomian, bukan malah sebaliknya menjadi beban pembangunan.

Perkembangan Kota Semarang Kota Semarang, mempunyai kaitan yang sangat erat dengan transportasi. Transportasi yang baik, diyakini dapat mempercepat perkembangan kota. Hal ini dilihat dari meningkatnya sifatkekotaan, meningkatnya aktivitas kota (fisik, ekonomi, sosial maupun budaya) dan meningkatnya kualitas/derajat hidup penduduk kota. Perkembangan penggunaan lahan dan perubahan kebutuhan fasilitas transportasi akan berpengaruh pada sistem transportasi dan juga sistem aktivitasnya. Pola aktivitas yang ada pada individu maupun kelompok akan mempengaruhi keputusan untuk mengadakan perjalanan. Keputusan itu tergantung pada tujuan perjalanan yang akan dilakukan, sehingga timbul kebutuhan untuk mengadakan perjalanan. Sedangkan kebutuhan perjalanan yang terus berubah akan memerlukan perubahan fasilitas dan juga perubahan pelayanan.

Pola pemencaran penduduk adalah sisi lain dari timbulnya pengangkutan karena menyebabkan adanya faktor kebutuhan untuk saling berhubungan antar kawasan kegiatan (Warpani, 1990: 78). Kondisi ini akan menyebabkan semakin bervariasinya pergerakan baik dari segi jarak maupun hubungan aktivitas. Kegiatan dari asal tujuan tersebut akan terdistribusilagi ke dalam moda angkutan yang berbeda.

Secara umum, moda angkutan dapat dibedakan menjadi dua yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan angkutan umum penumpang. Kemudian angkutan umum penumpang ini terbagi lagi atas angkutan umum bermotor dan tak bermotor. Becak merupakan salah satu dari angkutan umum penumpang tak bermotor. eberadaan angkutan becak ini sebagai sarana angkutan penumpang juga barang tergolong dalam kategori tradisional, karena sumber tenaga dari angkutan ini mengandalkan tenaga manusia berupa kayuhan kaki seperti layaknya mengoperasikan sepeda. Selain itu angkutan becak ini juga terkategori dalam angkutan yang tradisional dikarenakan penggunaan material-material lokal yang sederhana dalam pembuatannya. Becak juga merupakan salah satu dari moda pelengkap (gapfille rataupun end-feeder) yang tergolong tradisional, karena angkutan becak ini non-motorized. Sebagai alat angkut, becak dinilai banyak memberikan keuntungan bagi golongan masyarakat tertentu, baik untuk memenuhi kebutuhan pergerakan yang bersifat rutin maupun temporal. Keuntungan alat angkut ini lebih disebabkan karena lingkup pelayanannya yang tidak terbatas oleh rute-rute tertentu, namun adanya keterbatasan dalam hal kondisi jalan yang terlalu menanjak kemungkinan besar alat transportasi ini tidak dapat digunakan (Alexandri dan Nurillah Novel, 2019).

Dalam studi ini angkutan becak akan dibandingkan dengan keberadaan angkutan ojek, karena keduanya termasuk dalam golongan paratransit, yaitu angkutan umum yang tidak memiliki rute khusus dan juga dikarenakan antara keduanya mempunyai perbedaan dalam alat geraknya, yaitu becak merupakan angkutan umum tak bermotor dan ojek merupakan angkutan umum bermotor. Penelitian ini bertujuan, mengacu pada uraian di atas, adalah “untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh dan hubungan angkutan penumpang dokar dan becak dalam pengoperasiannya? dan mengetahui perbandingan antara angkutan penumpang dokar dengan angkutan penumpang becak dalam pengoperasian di Kota Semarang”

## 2. Tinjauan Pustaka

### 1) Karakteristik, Pelayanan dan Sistem Operasi Angkutan

Angkutan umum yang beroperasi melayani kebutuhan masyarakat dapat dikelompokkan 2 (dua) kategori (Kamaluddin, 2003): Pertama adalah Jenis angkutan tidak bermotor yang merupakan angkutan tradisional yang masih bisa bertahan dan juga belum jelas tentang daerah larangan operasinya, yang termasuk kelompok ini adalah angkutan becak, dokar, gerobak sapi, sepeda dan pejalan kaki. Kedua adalah Jenis angkutan bermotor yang keberadaannya saat ini terus berkembang pesat dalam meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat; yang termasuk ini adalah bus, angkutan kota, taksi, minibus, pick up, angkutan barang.

Penilaian dan analisa pembandingan seseorang untuk memilih jenis angkutan yang akan digunakan sangat tergantung dari beberapa faktor pertimbangan; misalnya jumlah penumpang dan barang yang dapat diangkut, ongkos terjangkau, waktu tempuh yang cepat, tingkat keamanan dan kenyamanan terpenuhi dan yang lain. Namun dalam kenyataan untuk pilihan moda angkutan tersebut tidak sesuai yang diharapkan; sehingga terperangkap kondisi harus menerima jenis angkutan yang tersedia pada saat itu untuk sampai ke suatu tempat tujuan yang diinginkan sesuai kebutuhannya atau memilih angkutan yang sudah merupakan kebiasaan digunakan (Lupiyoadi, 2013).

Angkutan dokar merupakan angkutan tradisional yang dapat dikatakan masih cukup efektif untuk jarak sedang sekitar 3 km yang menghubungkan pusat bisnis kota dengan daerah pinggiran kota atau sebagai angkutan umum dalam kota. Bentuk yang spesifik mempunyai dua roda dengan kemampuan kecepatan operasi sangat tergantung dari hewan kuda yang menariknya, kemampuan penumpang maksimal yang dapat diangkut lima orang dan satu kusir.

Angkutan becak merupakan angkutan tradisional yang cukup efektif untuk jarak yang tidak terlalu jauh, sangat baik untuk menghubungkan daerah pemukiman dengan jalur angkutan umum lainnya atau sebaliknya. Hampir seluruh Indonesia becak mempunyai roda tiga; dengan kemampuan mengangkut dua orang penumpang, namun terkadang dipaksakan untuk membawa sampai tiga orang penumpang atau muatan barang yang lebih berat. Pengemudi juga merangkap sebagai motor penggerak kendaraan yang dikayuh melalui pedal.

Kendaraan yang bergerak melintasi suatu jalur dalam perjalanan menuju kesuatu titik tujuan akan merupakan bagian dari kapasitas dan pelayanan sistem transportasi, karena kendaraan tersebut membutuhkan waktu perjalanan dan ruangjalan. Kepentingan analisis suatu kecepatan sangat diperlukan; karena gerakan merupakan salah satu faktor dalam menentukan tingkat pelayanan. Untuk angkutan tradisional terdapat hubungan:

Kecepatan becak sangat tergantung pada beberapa faktor; misalnya kelandaian arah memanjang jalan ( $i$ ), tingkat pelayanan lalu-lintas ( $P$ ), jarak perjalanan ( $d$ ), berat beban yang dibawa ( $m$ ), kondisi fisik pengemudi kendaraan ( $h$ ) dan faktor lainnya. Namun dengan asumsi bahwa faktor lainnya dianggap konstan. Kecepatan kendaraan dokar tergantung kemampuan seekor kuda yang digunakan dan besar beban yang dibawanya; demikian pula Secara teoritis jarak perjalanan yang terlalu jauh akan memberikan perlambatan dan akan terjadi penurunan kecepatan (Tjiptono, Fandy dan Gregorius, Chandra, 2016)

## 2) Jarak Perjalanan

Pengertian dari jarak perjalanan adalah panjang rentang perpindahan seseorang dari suatu titik awal (da) sampai dengan titik tujuan (db) (Miro 2012). Jarak perjalanan ini adalah merupakan salah satu faktor pertimbangan seseorang memilih suatu moda angkutan, kecepatan perjalanan tinggi dan ongkos yang murah untuk sampai ke lokasi tujuan. Jarak minimal minimal perjalanan dapat diukur dengan kelelahan seseorang bila jarak tersebut sudah kurang mampu dilakukan dengan berjalan kaki, tetapi kemampuan masing-masing orang untuk berjalan kaki sangat berbeda, sehingga diperlukan penelitian untuk menentukan berapa besar jarak minimal, dimana seseorang mulai membutuhkan angkutan kendaraan. Secara umum dianggap bahwa makin panjang suatu trip, makin tinggi kecepatan perjalanan, juga makin tinggi kecepataannya, maka makin tinggi harga satuan ongkos perjalannya.

## 3) Waktu Perjalanan

Kedua jenis angkutan dokar dan becak waktu perjalanan adalah hampir sama, hal ini tergantung situasi dan kondisi dari kedua moda angkutan tersebut dan keadaan prasarana jalan. Konsep dasar hubungan waktu perjalanan dan kecepatan yaitu waktu perjalanan dalam jam dan kecepatan dalam km/jam. Pertambahan waktu perjalanan, maka makin menurun kecepatan yang dihasilkan (Nasution, 2008)

## 4) Tarif Angkutan

Penentuan tarif jasa angkutan yang wajar terdapat kesukaran mengingat adanya perbedaan dari biaya-biaya yang dikeluarkan oleh masing-masing pengusaha atau merupakan perbedaan dalam masalah perhitungan biaya angkutan itu sendiri dan juga pertimbangan dasar yang akan ditentukan dalam perhitungan tarif tersebut. Namun demikian berdasarkan teori, terdapat beberapa dasar yang dapat dipergunakan dalam menentukan tarif jasa angkutan itu adalah (Setiani, 2018):

### a) Value of Service Pricing

Di dalam Value Of Service Pricing, tingginya tingkat tarif suatu jasa angkutan itu akan ditentukan oleh demand, sehingga dengan demikian tarif yang terjadi merupakan tarif jasa angkutan yang tertinggi, karena bagi pengusaha pedoman untuk menentukan tarif yaitu nilai yang diberikan oleh si pemakai jasa angkutan atau dalam menentukan tarif, pengusaha akan melihat bagaimana sifat demand itu. Jadi bertambah tinggi nilai yang diberikan oleh si pemakai; bertambah besar pula keinginan pemakai jasa angkutan dan sebaliknya. Apabila nilai yang diberikan itu kecil sekali, maka tingkat keinginan pemakai akan jasa angkutan menjadi kecil (Zulian, 2010).

### b) Cost of Service Pricing

Berdasarkan Cost Of Service Pricing, t merupakan tingkat tarif angkutan akan ditentukan atas dasar jumlah ongkos yang sebenarnya dikeluarkan oleh pengusaha dalam menghasilkan jasa angkutan tersebut, sehingga dengan demikian tarif merupakan tarif minimum atau terendah yang ditawarkan oleh pengusaha kepada para pemakai jasa (shippers) untuk jasa angkutan tersebut.

Menurut pertimbangan ekonomis, maka sebenarnya perlu adanya kesesuaian antara besarnya biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa angkutan itu dengan besarnya

tarif untuk menghasilkannya, sehingga dengan demikian pengusaha itu akan mendapatkan juga keuntungan yang wajar yang merupakan rangsangan bagi mereka dalam melakukan kegiatannya sebagai pengusaha angkutan yang baik atau menjamin kontinuitas perkembangan pengusahanya.

### **c) What The Traffic Will Bear**

Sebagaimana telah dikemukakan di atas, bahwa value of service pricing yaitu dimana penentuan tarif angkutan itu berdasarkan permintaan, sehingga dengan demikian akan terjadi tarif yang tertinggi yang masih dapat dibayar oleh pemakai jasa angkuta (shippers), sedangkan pada penentuan tarif berdasarkan cost of service pricing, tarif yang teradi merupakan tarif yang paling rendah yang pengusaha (carriers) masih dapat tawarkan kepada pemakai jasa (shippers), karena dibawah tarif ini pengusaha akan rugi dan proses pengangkutan akan terhenti. Penentuan tarif yang wajar atau “What The Traffic Will Bear” berarti mengenakan tarif barang atau kelompok barang tertentu, sedemikian rupa yang memberikan penerimaan yang terbesar bagi perusahaan untuk menutup biaya tetap (fixed cost) (Hartatik, 2017).

## **5) Pelayanan Transportasi**

Faktor-faktor yang membedakan tingkat pelayanan adalah sebagai berikut (Utomo, 2010):

- a) Unsur kinerja yang mempengaruhi pemakai; misalnya: kecepatan operasi, keandalan dan keamanan.
- b) Mutu pelayanan yang terdiri dari unsur pelayanan; misalnya: kenyamanan dan kemudahan memanfaatkan sistem transportasi, kenyamanan perjalanan, keindahan, kebersihan dan perilaku manusianya.

Mengenai kegiatan transportasi dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan adalah sebagai berikut:

- a) Safety (keamanan): Keamanan bukan berarti hanya terhadap kecelakaan saja, akan tetapi meliputi juga keamanan terhadap pencurian, gangguan fisik maupun keamanan kendaraan terhadap pengrusakan.
- b) Comfort (kenyamanan): Kenyamanan mencakup fisik penumpang di kendaraan dan terminan atau tempat parkir yang dapat berupa kualitas pengemudi, kemampuan pengendalian lingkungan, kemudahan mendapatkan tempat duduk, kecukupan jalan keluar masuk dan akomodasi barang.
- c) Accesbility (tingkat kemudahan): Kemudahan menyatakan kecukupan; baik menyangkut distribusi rute pada daerah pelayanan, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan dan kelonggaran waktu operasi, identifikasi terminal dan kendaraan maupun pencapaian lokasi terminal serta letak untuk stopan.
- d) Realibility (keandalan): Keandalan didasarkan pada rendahnya tingkat kemacetan dengan suatu penyediaan pelayanan khusus bila terjadi hal-hal yang tidak diinginkan.
- e) Cost Comporative (perbandingan ongkos): Perbandingan ongkos, diartikan sebagai kelayakan ongkos jaminan dengan daerah pentarifan minimum dan pengurangan biaya yang mungkin untuk langganan atau kelompok khusus.

- f) Efficiency: Termasuk kecepatan rata-rata yang tinggi tanpa adanya suatu hambatan lalu-lintas, kecukupan rambu-rambu, keterpaduan jadwal, pelayanan yang cepat, kebutuhan pegawai yang minimal maupun sistem manajemen.

**Waktu dan Jarak Perjalanan Angkutan Penumpang Tradisional**

Bahwa antara jarak dengan waktu perjalanan angkutan penumpang Dokar dan Becak mempunyai hubungan yang berarti berubahnya jarak dapat mempengaruhi waktu perjalanan angkutan penumpang Dokar dan Becak.

**Ongkos dan Jarak Perjalanan Angkutan Penumpang Tradisional**

Bahwa antara Jarak dengan Ongkos Perjalanan Angkutan Penumpang Dokar dan Becak mempunyai hubungan yang berarti besarnya ongkos perjalanan Angkutan Penumpang Dokar dan Becak dipengaruhi oleh jauh dekatnya jarak perjalanan

**Ongkos dan Waktu Perjalanan Angkutan Penumpang Tradisional**

Bahwa antara waktu dan ongkos perjalanan angkutan penumpang Dokar dan Becak mempunyai hubungan yang berarti besarnya ongkos perjalanan Angkutan Penumpang Dokar dan Becak dipengaruhi oleh waktu perjalanan.

**Kecepatan dan Waktu Perjalanan Angkutan Penumpang Tradisional**

Bahwa antara waktu perjalanan dengan kecepatan perjalanan angkutan penumpang Dokar dan Becak mempunyai hubungan yang berarti berubahnya waktu perjalanan dapat mempengaruhi kecepatan perjalanan Angkutan Penumpang Dokar dan Becak .

### **Kecepatan dan Jarak Perjalanan Angkutan Penumpang Tradisional**

Bahwa antara jarak perjalanan dengan kecepatan perjalanan angkutan penumpang Dokar dan Becak mempunyai hubungan yang berarti berubahnya jarak perjalanan dapat mempengaruhi kecepatan perjalanan Angkutan Penumpang Dokar dan Becak.

## **3. Metode Penelitian**

### **1) Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini mengambil data becak dan dokar di Seluruh Semarang yang terdiri dari Kecamatan Genuk, Semarang Timur, Kecamatan Semarang Utara, Kecamatan Tugu, Kecamatan Semarang Barat, dan Semarang Selatan. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah cluster/gugus dari populasi secara random/acak, yaitu sejumlah populasi yang ada hanya sebagian yang diambil sebagai data.

### **2) Variabel Penelitian dan Pengukuran Variabel**

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah jarak dan waktu perjalanan angkutan dokar dan becak. Dependent variabelnya (Y) adalah ongkos, kecepatan dan waktu perjalanan becak dan dokar. Masing-masing indicator dihitung berdasarkan ongkos, kecepatan dan waktu perjalanan dari tempat asal sampai tempat tujuan penumpang.

### **3) Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data secara langsung ke lapangan pada obyek yang diteliti dengan menggunakan peralatan sepeda motor yang dipakai untuk mengetahui jarak, kecepatan pada saat angkutan tradisional sedang beroperasi mengangkut penumpang dari tempat asal sampai tempat tujuan. Data yang diperoleh adalah Waktu perjalanan angkutan becak dan dokar, Jarak perjalanan angkutan becak dan dokar, Ongkos perjalanan angkutan becak dan dokar, Kecepatan perjalanan angkutan becak dan dokar, Jumlah penumpang yang diangkut.

### **4) Teknik Analisis**

Analisis regresi berganda digunakan dalam penelitian ini seperti berikut

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + b_3 X_3 + b_4 X_4$$

Y = Jarak Tempuh Dokar/Becak

X<sub>1</sub> = Waktu Tempuh Dokar/Becak

X<sub>2</sub> = Ongkos Penumpang Dokar/Becak

X<sub>3</sub> = Kecepatan Dokar/Becak/meter/jam

X<sub>4</sub> = Jml Penump yg Diangkut

## **4. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Hasil penelitian dari analisis regresi berganda seperti berikut ini

$$Y = -595,589 + 137,405X_1 + 0,0062X_2 + 0,009X_3 + 18,722X_4$$

Y = Jarak Tempuh Dokar  
 X1 = Waktu Tempuh Dokar  
 X2 = Ongkos Penumpang Dokar  
 X3 = Kecepatan Dokar Meter/jam  
 X4 = Jml Penump yg Diangkut

**Koefisien Regresi Linier Berganda Jarak Tempuh Dokar**

<i>Parameter</i>	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>
Intercept	-595,589	207,220	-2,874	0,006
Waktu A-T	137,405	44,949	3,057	0,004
Ongkos A-T	0,062	0,032	1,917	0,062
Kec meter/jam	0,009	0,008	1,142	0,260
Jumlah Penump	18,722	12,886	1,453	0,153

**Dependent Variable Jarak A-T**

Tabel di atas Jarak Tempuh Dokar memberikan informasi bahwa intercept atau konstanta regresi ini bertanda negative yang berarti jika tidak terdapat transaksi angkutan/tidak ada penumpang maka tukang dokar tidak kemana-mana, ditempat saja sampai terjadi transaksi. Waktu tempuh sekitar 137,405 menit kurang lebih 2 jam perjalanan setiap kali. Ongkos perjalanan, kecepatan dokar per meter/jam dan jumlah penumpang bernilai positif mempunyai pengaruh positif terhadap jarak tempuh.

Sedangkan analisis angkutan becak seperti berikut

**Koefisien Regresi Linier Berganda Jarak Tempuh Becak**

<i>Parameter</i>	<i>Coefficients</i>	<i>Standard Error</i>	<i>t Stat</i>	<i>P-value</i>
Intercept	-2.503,152	35,261	-70,989	0,000
Waktu A-T	191,004	2,628	72,684	0,000
Ongkos A-T	0,010	0,004	2,775	0,008
Kec meter/jam	0,209	0,003	81,676	0,000
Jumlah Penump	2,233	2,477	0,901	0,372

**Dependent Variable Jarak A-T**

$$Y = -2503,152 + 191,004X_1 + 0,010X_2 + 0,209X_3 + 2,233X_4$$

Tabel di atas memberikan informasi bahwa intercept atau konstanta regresi ini bertanda negative yang berarti jika tidak terdapat transaksi angkutan/tidak ada penumpang maka tukang becak tidak kemana-mana, ditempat saja sampai terjadi transaksi. Waktu tempuh sekitar 191,004 menit kurang lebih 2 jam perjalanan setiap kali. Ongkos perjalanan, kecepatan becak per meter/jam dan jumlah penumpang bernilai positif mempunyai pengaruh positif terhadap jarak tempuh.

Uji Hipotesis Pengaruh Waktu Tempuh Dokar, Ongkos Penumpang Dokar, Kecepatan Dokar Meter/jam, dan Jumlah Penumpang yang Diangkut terhadap Jarak Tempuh Dokar

- 1) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Waktu Tempuh sebesar 3,057 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu (3,057 > 1,661),

- dengan nilai signifikansi 0,004 lebih kecil ( $<$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar.
- 2) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Ongkos Penumpang Dokar sebesar 1,917 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu (1,917  $<$  1,661), dengan nilai signifikansi 0,062 lebih besar ( $>$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar.
  - 3) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Kecepatan Dokar Meter/jam sebesar 1,142 dan nilai tersebut lebih kecil daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,260 lebih besar ( $>$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Kecepatan Dokar Meter/jam berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar.
  - 4) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Jumlah Penumpang sebesar 1,453 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,153 lebih besar ( $>$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar.

Uji Hipotesis Pengaruh Waktu Tempuh Becak, Ongkos Penumpang Becak, Kecepatan Becak Meter/jam, dan Jumlah Penumpang yang Diangkut terhadap Jarak Tempuh Becak.

- 5) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Waktu Tempuh sebesar 72,684 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,000 lebih kecil ( $<$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.
- 6) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Ongkos Penumpang Becak sebesar 2,775 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,008 lebih kecil ( $<$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.
- 7) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Kecepatan Becak Meter/jam sebesar 81,676 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,000 lebih kecil ( $<$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Kecepatan becak Meter/jam berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.
- 8) Dari hasil analisis tersebut, diperoleh nilai t hitung variabel Jumlah Penumpang sebesar 0,901 dan nilai tersebut lebih besar daripada nilai t tabel yaitu 1,661, dengan nilai signifikansi 0,372 lebih besar ( $>$ ) 0,05, sehingga hal ini berarti bahwa Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.

## **5. Simpulan**

1. Dari hasil analisis bahwa Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, sebagaimana Waktu Tempuh berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.

2. Bahwa Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti berbeda dengan Ongkos Penumpang berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.
3. Bahwa Kecepatan Dokar Meter/jam berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti berbeda Kecepatan Becak Meter/jam berpengaruh positif dan signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.
4. Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Dokar Jarak Tempuh Dokar, hal ini berarti tidak berbeda Jumlah Penumpang berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap Jarak Tempuh Becak.

## **6. Saran**

1. Hasil penelitian ini hendaknya dapat dimanfaatkan untuk dapat dipakai membuat kebijakan dalam merencanakan pengoperasian angkutan penumpang dokar dan becak yang sesuai di Kota Semarang.
2. Dokar dan Becak kedua angkutan ini yang ada di kota Semarang hendaknya dipertahankan atas keberadaannya dan ditingkatkan kualitas pelayanannya seperti keamanan, ketertiban dan kenyamanannya, sebagai sarana angkutan yang unik.

## **Daftar Pustaka**

- Alexandri, Mohammad Benny, Novel, Nurillah, 2019, Pengelolaan Angkutan Kota Di Indonesia, *Responsive*, Volume 2 Nomor 4 Desember: 182-189
- Hartatik, Sri. 2017. Pengaruh Kualitas Pelayanan. Harga Dan Promosi Terhadap Customer Loyalty Dengan Customer Satisfaction Sebagai Variabel Intervening (Studi Pada Pengguna Go-Jek Di Kota Semarang). *Udinus Repository*, pp.1-10.
- Kamaluddin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Lupiyoadi, Rambat. 2013. *Manajemen Pemasaran Jasa*. Jakarta: Salemba Empat.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Nasution, M Nur. 2008. *Manajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Setiani, Baiq, 2018. Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah Widya*, Vol.3 No.2 Hal.103-109.
- Tjiptono, Fandy dan Gregorius, Chandra. 2016. *Service, Quality & Satisfaction*, Yogyakarta. Andi.
- Utomo, Humam Santosa. 2010. *Manajeitien Transportasi*. Malang: Pascasarjana Universitas Brawijaya.
- Zulian Yamit. 2010. *Manajemen Kualitas Produk dan Jasa*. Yogyakarta: Penerbit Ekonesia.