

ANALISIS PERBANDINGAN PENDAPATAN TRANSPORTASI BENTOR ONLINE DAN BENTOR KONVENSIONAL DI KOTA GORONTALO

Anis Lutfia¹, Sri Endang Saleh², Bobby Rantow Payu³

Universitas Negeri Gorontalo

Email : anislutfiaa228@gmail.com

ABSTRAK

Peran transportasi sangatlah signifikan dalam mengembangkan perekonomian. Dalam konteks kemajuan teknologi transportasi, telah muncul layanan bentor online yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi masyarakat dalam akses transportasi. Terdapat indikasi bahwa hal ini telah mengubah preferensi masyarakat dalam menggunakan transportasi, dengan lebih banyak orang memilih bentor online dibandingkan bentor konvensional. Hal ini berpotensi mempengaruhi pendapatan pengemudi, baik yang terlibat dalam layanan bentor online maupun konvensional. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perbedaan pendapatan antara pengemudi bentor online dan pengemudi bentor konvensional, profil pendapatan dari kedua jenis pengemudi tersebut, dan faktor pendorong pengemudi bentor konvensional ikut bergabung atau tidak ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online di Kota Gorontalo. Data yang digunakan terdiri dari data primer dan sekunder yang diperoleh melalui sumber data, kuesioner, dan wawancara langsung dengan pengemudi bentor online dan konvensional di Kota Gorontalo. Metode penelitian ini menggunakan analisis Independent Sample t-Test. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan, dimana pendapatan rata-rata pengemudi bentor online lebih tinggi dibandingkan dengan pendapatan rata-rata pengemudi bentor konvensional di Kota Gorontalo. Profil pendapatan dari kedua jenis pengemudi ini dikontribusi oleh pengantaran penumpang. Faktor pendorong pengemudi bentor konvensional ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online antara lain kemudahan mendapatkan penumpang, potensi pendapatan yang lebih tinggi, serta fleksibilitas dan ketersediaan penumpang yang lebih besar. Faktor pendorong pengemudi bentor konvensional tidak ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online antara lain keberadaan pelanggan tetap, kebebasan menentukan tarif, ketidaksesuaian tarif aplikasi dengan jarak tempuh, serta kendala teknologi dan para pengemudi bentor konvensional ingin melestarikan bisnis komunitas.

Kata Kunci : Pendapatan, Bentor Online, Bentor Konvensional, Independen Sample t-Test.

ABSTRACT

The role of transportation is very significant in developing the economy. In the context of advances in transportation technology, online bentor services have emerged that provide convenience and comfort for the public in accessing transportation. There are indications that this has changed people's preferences in using transportation, with more people choosing online bentor over conventional bentor. This has the potential to affect the income of drivers, both those involved in online and conventional bentor services. The purpose of this study is to determine the difference in income between online bentor drivers and conventional bentor drivers, the income profile of the two types of drivers, and the factors driving conventional bentor drivers to join or not join online bentor drivers in Gorontalo City. The data used consists of primary and secondary data obtained through data sources, questionnaires, and direct interviews with online and conventional bentor drivers in Gorontalo City. This research method uses Independent Sample t-Test analysis. The results of this study show that there is a difference, where the average income of online bentor drivers is higher than the average income of conventional bentor drivers in Gorontalo City. The income profile of both types of drivers is contributed by passenger delivery. Factors driving conventional bentor drivers to join online bentor drivers include ease of getting passengers, higher income potential, and greater flexibility and availability of passengers. Factors driving conventional bentor drivers not to join online bentor drivers include the existence of regular customers, freedom to determine tariffs, mismatch of application tariffs with mileage, as well as technological constraints and conventional bentor drivers want to preserve the community business.

Keywords : Income, Online Bentor, Conventional Bentor, Independent Sample t-Test.

1. PENDAHULUAN

Kemajuan dan pertumbuhan ekonomi di suatu daerah tidak terlepas dari dukungan sektor-sektor pendukung yang dapat memperkuat perekonomian lokal. Salah satu sektor yang memegang peranan kunci dalam hal ini adalah sektor transportasi. Kelancaran arus barang dan penumpang dalam aktivitas ekonomi dapat mengakselerasi pertumbuhan ekonomi suatu wilayah atau kawasan dengan cepat (Cai et al., 2023; Fithra et al., 2018). Transportasi menjadi elemen kunci dalam mendukung pengembangan ekonomi masyarakat dengan menghubungkan antara produsen dan konsumen melalui pengiriman barang dan penyediaan layanan. Tanpa infrastruktur transportasi yang memadai, pembangunan di berbagai sektor akan mengalami kendala. Oleh karena itu, permintaan terhadap layanan transportasi meningkat seiring dengan kebutuhan masyarakat dalam aktivitas ekonomi (Bantuan et al., 2023).

Pertumbuhan ekonomi dan transportasi saling terkait, karena dengan pertumbuhan ekonomi, mobilitas individu meningkat dan kebutuhan akan pergerakan juga meningkat (Magazzino & Maltese, 2021; Tong & Yu, 2018; Zhang & Cheng, 2023). Hal ini menunjukkan hubungan erat antara transportasi dan aktivitas ekonomi. Adanya infrastruktur transportasi yang memadai secara langsung berkontribusi pada peningkatan aktivitas ekonomi di suatu daerah (Kusuma et al., 2020). Ketersediaan layanan transportasi berhubungan positif dengan perkembangan ekonomi dan pembangunan masyarakat. Layanan transportasi tidak hanya memperlancar pergerakan barang dan manusia, tetapi juga membantu mencapai alokasi sumber daya ekonomi yang optimal. Peningkatan pendapatan per kapita dan pertumbuhan pembangunan menjadi sasaran utama pembangunan (Labiran, 2013), dan peran transportasi dalam mencapai tujuan tersebut sangatlah penting dan berpengaruh positif.

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Menyadari pentingnya peran transportasi, diperlukan upaya untuk memastikan ketersediaan layanan transportasi

yang sesuai dengan kebutuhan, serta penyelenggaraan layanan yang teratur, nyaman, dan efisien yang terintegrasi secara nasional (Saputra & Pertiwi, 2022).

Kota Gorontalo merupakan salah satu daerah di Provinsi Gorontalo yang telah mengadopsi layanan transportasi online. Kota ini mencerminkan kondisi perkotaan di Indonesia yang sedang mengalami perubahan dalam pola penggunaan transportasi, dengan beradaptasi terhadap kemajuan teknologi. Kepadatan lalu lintas yang tinggi di Kota Gorontalo membuat masalah terkait transportasi menjadi lebih nyata dan signifikan. Transformasi transportasi di kota ini memberikan dampak ekonomi dan perubahan sosial yang dapat dirasakan secara langsung, terutama di kota-kota, di mana penggunaan layanan transportasi online mempengaruhi pekerjaan, pendapatan, dan mobilitas penduduk di dalam kota. Tingkat mobilitas yang tinggi di Kota Gorontalo, dengan orang-orang yang sering melakukan perjalanan untuk keperluan seperti bekerja, pendidikan, dan hiburan, meningkatkan permintaan akan layanan transportasi yang lebih fleksibel dan efisien.

Banyaknya pelanggan transportasi bentor online di kota Gorontalo, membuat lapangan pekerjaan sebagai pengemudi bentor online terbuka lebar dan banyak pengemudi bentor konvensional yang sudah beralih menjadi pengemudi bentor online. Meskipun begitu, masih banyak juga pengemudi bentor konvensional yang tidak ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online.

Terlepas dari permasalahan tersebut, sejauh ini masyarakat kota Gorontalo tampaknya cukup antusias menerima keberadaan transportasi bentor online ini. Setidaknya, kemajuan teknologi dapat dimanfaatkan untuk memenuhi keinginan masyarakat yang menginginkan transportasi yang murah, praktis, cepat dan aman. Dengan kemudahan transportasi yang ditawarkan oleh bentor online dengan kemudahan akses dan kenyamanan, diduga masyarakat lebih banyak memanfaatkan jasa transportasi bentor online dibandingkan dengan bentor konvensional. Dugaan perbedaan tingkat pemanfaatan, maka tentu saja akan berdampak pada besarnya pendapatann yang dapat diterima oleh

pengemudi, baik pengemudi bentor online maupun pengemudi bentor konvensional. Oleh karena itu, situasi yang melibatkan perubahan dari sistem transportasi konvensional ke online menjadi topik yang menarik untuk dijelajahi dan dipelajari lebih lanjut.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis perbedaan pendapat, profil pendapatan, dan faktor-faktor pendorong bergabungnya bentor online dan bentor konvensional.

Teori Pendapatan

Pendapatan mencakup sejumlah penghasilan yang diperoleh oleh seseorang dari aktivitas kerja dalam rentang waktu tertentu, baik itu harian, mingguan, bulanan, atau tahunan (Sukirno, 2014). Salah satu indikator kunci dalam analisis ekonomi adalah memahami perbandingan pendapatan, yang digunakan untuk menilai keberhasilan dan keberlanjutan suatu bisnis. Dalam konteks ini, perbandingan pendapatan antara transportasi bentor online (BO) dan konvensional (BK) menjadi relevan. Pendapatan dari layanan transportasi BO dan BK biasanya diukur berdasarkan jumlah pesanan atau penumpang yang diangkut ke tujuan mereka. Semakin banyak pesanan atau penumpang, semakin besar pendapatan yang diperoleh oleh pengemudi BO dan BK. Oleh karena itu, kehadiran konsumen memiliki dampak langsung pada pendapatan pengemudi. Pendapatan individu cenderung berfluktuasi seiring waktu, tergantung pada kinerja mereka. Oleh karena itu, dengan perubahan pendapatan, pola pengeluaran individu juga dapat berubah, yang berpengaruh pada tingkat konsumsi mereka terhadap suatu barang atau jasa tertentu (Watung et al., 2020).

Teori Permintaan

Teori permintaan mengacu pada konsep di mana terdapat keterkaitan antara kebutuhan dan ketersediaan pasokan yang memadai untuk memenuhi kebutuhan tersebut di masyarakat (Hartadi & Rusdiansyah, 2019). Dalam konteks transportasi bentor online (BO) dan konvensional (BK), permintaan atas pesanan atau penumpang dianggap sama dengan permintaan di pasar umumnya, karena permintaan tersebut muncul dari kebutuhan

yang ada di masyarakat. Oleh karena itu, semakin tinggi permintaan, semakin banyak pesanan atau penumpang yang akan menggunakan layanan BO atau BK.

Teori Transportasi

Menurut Munawar, (2005) Transportasi merupakan proses pemindahan penumpang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Definisi tersebut menyatakan bahwa transportasi adalah perpindahan barang atau individu dari satu titik ke titik lain menggunakan moda transportasi atau kendaraan yang tersedia (Purwoko et al., 2022). Transportasi dianggap sebagai fondasi bagi pembangunan ekonomi, perkembangan masyarakat, dan pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya sistem transportasi yang efisien, spesialisasi dan pembagian kerja sesuai dengan keahlian serta budaya setempat dapat terwujud. Kebutuhan akan transportasi dipengaruhi oleh fungsi personal bagi pengguna (personal place utility). Jasa transportasi memiliki peran krusial dalam memfasilitasi kegiatan ekonomi masyarakat. Dengan demikian, jasa transportasi tidak hanya membantu meningkatkan kualitas hidup masyarakat, tetapi juga mendukung pertumbuhan ekonomi regional.

Transportasi Online

Transportasi daring adalah sistem pengangkutan orang dan barang yang menggunakan internet sebagai basisnya. Ini melibatkan penggunaan kendaraan yang terhubung ke sebuah aplikasi yang memfasilitasi pemesanan. Transportasi daring adalah hasil dari kemajuan teknologi, yang bertujuan untuk mempermudah berbagai kegiatan sehari-hari manusia (Anindhita et al., 2016). Pesatnya perkembangan teknologi internet telah mengubah tatanan sosial masyarakat secara keseluruhan.

Banyak perusahaan telah muncul, memanfaatkan kemajuan teknologi informasi, termasuk lahirnya layanan transportasi daring. Layanan ini menyediakan solusi atas masalah kemacetan di kota-kota besar dan kekhawatiran akan keamanan transportasi umum. Kehadiran aplikasi transportasi daring memberikan alternatif yang nyaman dan aman bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan.

Transportasi daring, yang mencakup beberapa perusahaan rintisan di Indonesia seperti Gojek, Grab, In Drive, Maxim, telah menjadi pilihan utama masyarakat karena berbagai keunggulannya. Ini termasuk kenyamanan, transparansi, kepercayaan, keamanan, keragaman fitur, promo dan diskon, serta peluang pekerjaan tambahan.

Transportasi Bentor

Transportasi bentor, atau becak motor, adalah salah satu bentuk transportasi umum yang umum digunakan di berbagai daerah. Ini merupakan alat transportasi darat yang biasa diandalkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Dalam konteks penelitian ini, transportasi yang digunakan adalah bentor, yang merupakan varian dari becak yang ditenagai oleh sepeda motor. Bentor merupakan hasil modifikasi kreatif dari budaya lokal dan menjadi salah satu sarana transportasi yang sangat penting, terutama di Kota Gorontalo dan sekitarnya.

Bentor adalah salah satu identitas khas dari Kota Gorontalo yang digunakan sebagai moda transportasi umum oleh masyarakat setempat. Singkatan "Bentor" sendiri merujuk pada "Becak Motor", sebuah jenis kendaraan roda tiga yang berasal dari Gorontalo. Kendaraan ini merupakan bentuk modifikasi dari becak, dengan menambahkan sepeda motor di bagian belakangnya.

2. METODE

Penelitian ini menerapkan metode deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Analisis data dilakukan secara kuantitatif atau statistik untuk membandingkan pendapatan pengemudi bentor online (BO) dan bentor konvensional (BK) di Kota Gorontalo.

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini mencakup data primer dan sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi, penggunaan angket, dan wawancara, yang mengumpulkan informasi langsung dari responden individu. Sementara itu, data sekunder berasal dari sumber-sumber resmi pemerintah seperti BPS Kota Gorontalo, penelitian terdahulu yang relevan, serta literatur online.

Dalam penelitian ini, populasi terdiri dari pengemudi bentor online (BO) dan bentor

konvensional (BK) yang beroperasi di wilayah Kota Gorontalo, dengan total populasi sebanyak 2.128 orang. Untuk keperluan penelitian dengan menggunakan rumus slovin maka jumlah sampel yang dibutuhkan adalah sebanyak 95 sampel. Dalam penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah *Proportionate Stratified Random Sampling*. Metode ini melibatkan pembagian populasi menjadi subpopulasi atau strata secara proporsional, seperti yang dijelaskan oleh Jaya (2010).

Kemudian, untuk analisis data, teknik yang digunakan adalah uji beda rata-rata (*Independent Sample T-test*). Hal ini bertujuan untuk membandingkan pendapatan antara pengemudi bentor online (Maxim) dan pengemudi bentor konvensional di Kota Gorontalo.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Perbedaan Pendapatan BO dan BK

Statistik Deskriptif

Sebelum melakukan uji perbedaan (*Independent Sample t-test*), analisis statistik deskriptif dilakukan terlebih dahulu. Hal ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau deskripsi tentang data pendapatan BO (Maxim) dan BK, termasuk jumlah sampel, nilai rata-rata (mean), nilai minimum (min), dan nilai maksimum (max). Hasil dari analisis statistik deskriptif ini disajikan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Descriptive Statistics

Bentor		N	Mini mum	Ma xim um	Me an	Std. Devia tion
Pendapata n Per Hari	Bentor Online (Maxim)	22	7500,00	25000,00	168,409,0909	5379,383846
	Bentor Konvensi onal	73	5000,00	15000,00	931,50,6849	3069,232225
Valid N (listwise)		95				

Sumber : Data diolah, SPSS 2024

Dari Tabel 1, kita dapat melihat bahwa jumlah data yang akan diteliti (N) adalah 22 sampel untuk pengemudi bentor online (Maxim) dan 73 sampel untuk pengemudi bentor konvensional. Berdasarkan analisis statistik deskriptif, ditemukan bahwa rata-rata

pendapatan harian untuk pengemudi bentor online (Maxim) adalah Rp168.409, dengan nilai maksimum Rp250.000 dan nilai minimum Rp75.000. Sedangkan untuk pengemudi bentor konvensional, rata-rata pendapatan harian adalah Rp93.150, dengan nilai maksimum Rp150.000 dan nilai minimum Rp50.000.

Uji Beda Independent Sample t-test

Uji beda yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Independent Sample t-test*, yang bertujuan untuk menentukan signifikansi perbedaan rata-rata antara dua kelompok sampel yang tidak berkaitan satu sama lain. Hasil uji beda pendapatan dibagi menjadi dua kelompok, yaitu pendapatan pengemudi bentor online (Maxim) dan pendapatan pengemudi bentor konvensional. Pengujian ini menggunakan uji dua sisi dengan tingkat signifikansi $\alpha = 5\%$. Tingkat signifikansi ini mengindikasikan tingkat risiko kesalahan dalam menolak hipotesis nol yang sebenarnya benar, yang diambil sebesar 5%. Patokan untuk menilai uji t adalah sebagai berikut:

- Jika nilai sig. $p > 0,05$ menunjukkan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara dua kelompok sampel.
- Jika nilai sig. $p < 0,05$ menunjukkan adanya perbedaan yang signifikan pada taraf signifikansi 5%

Hasil uji beda rata-rata dari kedua pendapatan tersebut disajikan dalam tabel 2 :

Tabel 2. Group Statistics

Bentor		N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
Pendapatan Per hari	Bentor Online (Maxim)	22	168409,0909	53793,83846	11468,88490
	Bentor Konvensional	73	93150,68493	30692,32225	3592,26461

Sumber : Data diolah, SPSS 2024

Dari Tabel 2, dapat diamati bahwa nilai mean dari kedua jenis pendapatan tersebut berbeda. Pendapatan per hari pengemudi bentor online (Maxim) memiliki nilai mean sebesar Rp168.409, sementara pendapatan per hari bentor konvensional memiliki nilai mean sebesar Rp93.150. Perbedaan yang signifikan antara kedua nilai mean ini menunjukkan

adanya perbedaan yang substansial antara dua jenis pendapatan tersebut.

Untuk memperkuat hasil analisis data dari proses pengelompokan statistik tersebut, dilakukan pengujian menggunakan *Independent Sample t-test*, dan hasilnya adalah sebagai berikut.

Tabel 3. Independent Sample Test

		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	T	Df	Sig. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
Pendapatan Per hari	Equal variances assumed	19,028	,000	8,321	93	,000	75258,40598	9043,96819	57298,87753	93217,93442
	Equal variances not assumed			6,262	25,252	,000	75258,40598	12018,30628	50518,74362	99998,06834

Sumber : Data diolah, SPSS 2024

Hipotesis dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

Ha : Ada perbedaan antara pendapatan transportasi bentor online (Maxim) dan bentor konvensional.

Dari hasil output di atas, dapat dilihat bahwa nilai *Sig. Levene's Test for Equality of Variances* adalah 0,000, yang kurang dari 0,05. Ini menunjukkan bahwa varians data antara bentor online (Maxim) dan bentor konvensional berbeda. Oleh karena itu, penafsiran tabel output Independent Sample Test mengikuti nilai yang terdapat dalam tabel "*Equal variances not assumed*".

Berdasarkan hasil output Uji Beda Sampel Bebas, nilai t-hitung yang diperoleh adalah 6,262. Sedangkan nilai t-tabel pada tingkat signifikansi 5% dan derajat kebebasan 25,252 adalah 2,06. Dengan demikian, karena nilai t-hitung lebih besar dari nilai t-tabel ($6,262 > 2,06$) dan nilai P-value lebih kecil dari α ($0,000 < 0,05$), maka H_0 ditolak. Dengan kata lain, hipotesis penelitian diterima. Hasil ini menunjukkan bahwa secara statistik terdapat perbedaan yang signifikan antara rata-rata pendapatan per hari pengemudi bentor online (Maxim) dan pengemudi bentor konvensional.

Adapun *koefisien variasi* dari bentor online (Maxim) adalah 31,94% dan *koefisien variasi* dari bentor konvensional adalah 32,94%. Demikian terlihat bahwa bentor online (Maxim) memiliki nilai *koefisien variasi* yang lebih rendah dibandingkan dengan bentor konvensional. Artinya lebih bagus bentor online (Maxim), karena *koefisien variasinya* lebih rendah. Kesimpulannya bahwa meskipun keduanya yaitu BO (Maxim) dan BK menawarkan layanan transportasi, pendekatan bisnis yang berbeda dapat menghasilkan hasil yang berbeda dalam hal stabilitas dan potensi pendapatan. BO (Maxim) menunjukkan keunggulan dalam konsistensi pendapatan dan potensi pendapatan yang lebih besar dibandingkan dengan BK, yang ditandai dengan nilai *koefisien variasi* yang lebih rendah dan pendapatan rata-rata yang lebih tinggi.

3.2. Profil Pendapatan BO dan BK

Di aplikasi transportasi online (Maxim) memiliki beberapa layanan seperti pengantaran makanan, pengantaran barang, dan pengantaran penumpang. Dan untuk layanan bentor online (Maxim) ini sendiri hanya khusus untuk pengantaran penumpang saja, dengan jumlah maksimal 2 penumpang, dengan menjemput dan mengantar penumpang ke tempat tujuan. Begitupun dengan bentor konvensional. Layanan bentor konvensional juga dikontribusi oleh pengantaran penumpang, yang merupakan kegiatan utama dalam operasi mereka.

Sehingga, profil pendapatan dari pengemudi bentor online (Maxim) dan pengemudi bentor konvensional ini dikontribusi oleh pengantaran penumpang.

3.3. Faktor Pendorong Pengemudi BK Ikut Bergabung Atau Tidak Ikut Bergabung Menjadi Pengemudi BO

➤ Faktor Pendorong Pengemudi BK Ikut Bergabung Menjadi Pengemudi BO

Mayoritas responden yang di wawancarai bahwa ada beberapa alasan pengemudi bentor konvensional beralih ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online yaitu :

1. Lebih mudah mendapatkan penumpang, tidak perlu berkeliling mencari

penumpang ataupun menawarkan kepada orang yang lewat di pangkalan.

2. Meningkatkan peluang penghasilan dengan menciptakan pendapatan yang lebih besar dan stabil.
3. Pekerjaan menjadi lebih nyaman dan mudah dilakukan, yaitu tinggal memantau melalui aplikasi transportasi online (Maxim) yang ada di handphone.
4. Waktu kerja yang lebih fleksibel, tanpa menunggu lama di pangkalan.
5. Ketersediaan penumpang yang lebih konsisten.
6. Cakupan wilayah yang lebih luas sesuai titik yang diterapkan di aplikasi transportasi bentor online (Maxim).

➤ Faktor Pendorong Pengemudi BK Tidak Ikut Bergabung Menjadi Pengemudi BO

Mayoritas responden yang di wawancarai bahwa ada beberapa alasan pengemudi bentor masih menggunakan bentor konvensional atau tidak ikut bergabung menjadi pengemudi bentor online yaitu :

1. Pengemudi bentor konvensional mengakui bahwa beberapa penumpang masih lebih memilih menggunakan bentor pangkalan, yang dibuktikan dengan adanya pelanggan tetap atau penumpang langganan bagi mereka. Mereka khawatir bahwa jika bentor konvensional beralih ke bentor online, mereka akan mengecewakan pelanggan setia mereka.
2. Pengemudi bentor konvensional memiliki kebebasan untuk menentukan tarif sesuai kesepakatan dengan calon penumpang, yang biasanya lebih sesuai dengan standar dan lebih transparan daripada tarif yang ditetapkan secara otomatis oleh aplikasi bentor online yang cenderung lebih rendah.
3. Menurut para pengemudi bentor konvensional bahwa harga/tarif yang ditentukan di aplikasi transportasi bentor online tidak sesuai dengan jarak yang tempuh.
4. Tidak memerlukan handphone android dan kouta internet ketika ingin memesan bentor, sehingga bentor konvensional bisa digunakan semua kalangan masyarakat.
5. Banyak pengemudi bentor konvensional yang kurang memahami cara menggunakan teknologi atau sering

disebut sebagai orang yang kurang berpengetahuan teknologi.

6. Beberapa pengemudi bentor konvensional merasa kesulitan dengan persyaratan untuk menjadi pengemudi bentor online, dan ada yang mengalami masalah karena dokumen kendaraan yang tidak lengkap. Dimana untuk persyaratan pendaftaran bentor online (Maxim) harus melengkapi surat-surat kendaraan seperti KTP, STNK berjalan dan SIM. Selain itu juga, rata-rata pengemudi bentor konvensional tidak memiliki modal untuk bergabung menjadi bentor online, dimana untuk bergabung menjadi bentor online (Maxim) prioritas membutuhkan modal Rp300.000.
7. Sebagian dari pengemudi bentor konvensional menjadikan pekerjaan bentor ini sebagai pekerjaan tambahan atau sampingan, bukan merupakan pekerjaan utama, sehingga itu menjadikan alasan mereka tidak ikut bergabung menjadi bentor online.
8. Para pengemudi bentor konvensional ingin melestarikan bisnis komunitas, dimana mereka tidak ingin hilangnya tradisi budaya masyarakat tradisional.

PEMBAHASAN

1. Perbedaan Pendapatan BO dan BK

Bentor sangat umum di Kota Gorontalo, baik itu yang beroperasi di pangkalan maupun yang sedang aktif mengantar penumpang. Masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi lebih memilih menggunakan bentor sebagai pilihan transportasi karena ketersediaannya yang mudah dan praktis dibandingkan dengan alternatif transportasi umum lainnya. Seiring dengan kemajuan teknologi yang terus berkembang, terobosan baru dalam akses transportasi umum muncul, yaitu melalui transportasi berbasis online. Hal ini mengakibatkan bentor juga bergeser ke ranah online.

Dari analisis deskriptif terhadap data yang dikumpulkan melalui kuesioner yang disebar kepada pengemudi bentor di Kota Gorontalo, terlihat bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara pendapatan harian pengemudi bentor online dan pengemudi bentor konvensional. Rata-rata pendapatan harian pengemudi bentor online adalah

Rp168.409, sedangkan untuk pengemudi bentor konvensional adalah Rp93.150. Artinya, pendapatan pengemudi bentor online jauh lebih tinggi daripada pendapatan pengemudi bentor konvensional.

Memang, perbedaan pendapatan antara pengemudi bentor online dan bentor konvensional cukup signifikan, dengan pendapatan pengemudi bentor online cenderung lebih besar. Hal ini bisa dianggap wajar mengingat jumlah mobilitas pengguna bentor online cenderung lebih tinggi dibandingkan dengan bentor konvensional.

Adapun *koefisien variasi* dari Bentor Online (Maxim) adalah 31,94% dan *koefisien variasi* dari Bentor Konvensional adalah 32,94%. Artinya lebih bagus bentor online (Maxim), karena *koefisien variasinya* lebih rendah.

Sehingga meskipun keduanya yaitu BO dan BK menawarkan layanan transportasi, pendekatan bisnis yang berbeda dapat menghasilkan hasil yang berbeda dalam hal stabilitas dan potensi pendapatan. Bentor online (Maxim) menunjukkan superioritas dalam konsistensi dan potensi pendapatan yang lebih tinggi, yang tercermin dari nilai koefisien variasi yang lebih rendah dan pendapatan rata-rata yang lebih tinggi. Temuan dari penelitian ini secara cukup jelas menunjukkan bahwa transportasi bentor online (Maxim) lebih menguntungkan bagi pendapatan pengemudi.

2. Profil Pendapatan BO dan BK

Profil pendapatan bentor online (Maxim) dan bentor konvensional yaitu Mayoritas responden yang di wawancarai bahwa, pendapatan dari pengemudi bentor online (Maxim) dan bentor konvensional ini dikontribusi oleh pengantaran penumpang. Dimana walaupun di aplikasi online (Maxim) memiliki beberapa layanan seperti pengantaran makanan, pengantaran barang, dan pengantaran penumpang, tetapi khusus layanan bentor online (Maxim) ini hanya khusus untuk pengantaran penumpang saja dengan jumlah maksimal 2 penumpang, dengan menjemput dan mengantar penumpang ke tempat tujuan. Begitupun dengan bentor konvensional. Layanan bentor konvensional juga dikontribusi oleh pengantaran

penumpang, yang merupakan kegiatan utama dalam operasi mereka.

Baik melalui aplikasi BO (Maxim) maupun secara BK di jalanan, para pengemudi bentor mendapatkan sebagian besar pendapatan mereka dari menawarkan layanan transportasi kepada penumpang. Meskipun cara bentor online (Maxim) dan bentor konvensional beroperasi berbeda, dengan bentor online mengandalkan platform digital untuk pemesanan sedangkan bentor konvensional mengandalkan interaksi langsung dengan penumpang di lokasi, tujuan akhir mereka tetap sama yaitu mengantarkan penumpang menggunakan bentor dengan aman dan efisien ke tempat tujuan mereka.

Sehingga, profil pendapatan dari pengemudi bentor online (Maxim) dan pengemudi bentor konvensional ini dikontribusi oleh pengantaran penumpang.

3. Faktor Pendorong Pengemudi BK Ikut Bergabung Atau Tidak Ikut Bergabung Menjadi Pengemudi BO

Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor pendorong pengemudi BK untuk bergabung dengan BO adalah BK merasa bahwa menjadi bentor biasa sudah sulit mendapatkan penumpang, sedangkan dengan bergabung dengan bentor berbasis online lebih cepat mendapatkan penumpang tanpa menunggu lama, dan lebih mudah mendapatkan penumpang tanpa menawarkan layanan lebih kepada pelanggan yang lewat.

Mayoritas responden yang diwawancarai mengatakan bahwa ada beberapa alasan bagi pengemudi BK untuk beralih bergabung dengan pengemudi BO, yaitu: 1) Lebih mudah mendapatkan penumpang, tidak perlu berkeliling mencari penumpang atau menawarkan kepada orang yang lewat di pangkalan; 2) Meningkatkan potensi pendapatan; 3) Pekerjaan menjadi lebih santai dan mudah, yaitu cukup memantau melalui aplikasi transportasi online (Maxim) di ponsel; 4) Waktu kerja yang lebih fleksibel, tanpa menunggu lama di pangkalan; 5) Ketersediaan penumpang yang lebih konsisten dan 6) Cakupan wilayah yang lebih luas sesuai dengan titik yang diterapkan pada aplikasi transportasi BO.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kemajuan teknologi terus mempengaruhi perubahan sosial dalam masyarakat secara keseluruhan. Beberapa individu mungkin tertinggal dalam mengikuti kemajuan teknologi ini karena sulit beradaptasi. Bagi sebagian pengemudi bentor konvensional, kehadiran bentor daring bukanlah kemudahan, melainkan justru menjadi hambatan karena kurangnya pengalaman dalam menggunakan teknologi, sehingga dianggap sebagai sesuatu yang sulit.

Beberapa responden masih memilih untuk menggunakan bentor konvensional dan enggan beralih ke bentor online karena kurangnya minat mereka dalam memahami sistem bentor online. Hal ini disebabkan sebagian besar dari mereka tidak merasa nyaman dengan teknologi dan preferensi terhadap sistem konvensional seperti negosiasi langsung dengan penumpang untuk menetapkan tarif perjalanan. Selain itu, mayoritas dari mereka tidak memiliki perangkat handphone Android, sehingga mereka merasa tertinggal dalam era digital karena kurang terhubung dengan internet, yang saat ini banyak digunakan oleh orang untuk berbagai aktivitas, termasuk melalui perangkat handphone Android.

Mayoritas responden yang diwawancarai menyebutkan beberapa alasan mengapa pengemudi bentor tetap menggunakan Bentor Konvensional (BK) atau tidak bergabung sebagai pengemudi Bentor Online (BO): 1) Pengemudi BK mengakui bahwa masih ada penumpang yang lebih mempercayai jasa bentor konvensional. Mereka memiliki pelanggan tetap dan khawatir bahwa jika pelanggan mereka beralih ke bentor online, mereka akan kehilangan pelanggan reguler mereka. 2) Pengemudi BK dapat menentukan tarif secara fleksibel sesuai kesepakatan dengan calon penumpang. Tarif ini dianggap lebih masuk akal dibandingkan dengan tarif yang tercantum secara otomatis di aplikasi BO. 3) Pengemudi BK merasa bahwa tarif yang ditentukan di aplikasi BO tidak selalu sesuai dengan jarak yang ditempuh. 4) Tidak perlu memiliki ponsel Android atau kuota internet untuk memesan bentor, sehingga BK tetap dapat diakses oleh semua kalangan masyarakat. 5) Banyak pengemudi BK tidak terbiasa dengan teknologi atau tidak mengerti

cara menggunakannya. 6) Pengemudi BK merasa bahwa persyaratan untuk bergabung dengan BO rumit, termasuk masalah dengan dokumen kendaraan yang harus lengkap. Bergabung dengan BO juga membutuhkan modal yang tidak semua pengemudi BK memiliki. 7) Beberapa pengemudi BK menjadikan pekerjaan sebagai pengemudi bentor sebagai pekerjaan tambahan atau sampingan, bukan pekerjaan utama, sehingga mereka tidak tertarik untuk bergabung dengan bentor online. 8) Pengemudi BK ingin melestarikan bisnis komunitas dan tidak ingin kehilangan tradisi budaya komunitas tradisional yang terkait dengan bentor.

Meskipun layanan transportasi BO dan BK memiliki perbedaan dalam hal sumber daya, keduanya memiliki tujuan yang sama dalam memberikan layanan transportasi kepada masyarakat. Namun demikian, penting untuk diingat bahwa persaingan dalam bisnis selalu ada, dan penting bagi pelaku usaha untuk menanggapi dengan bijak. Keketatan persaingan tidak boleh mengarah pada konflik atau kekerasan, yang pada akhirnya akan merugikan konsumen. Dalam konteks bisnis, kebutuhan dan preferensi konsumen menjadi faktor penentu dalam memilih jenis layanan transportasi yang mereka gunakan.

4. PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas, kesimpulan yang dapat ditarik adalah :

1. Terdapat perbedaan, rata-rata pendapatan pengemudi BO lebih besar dari rata-rata pendapatan pengemudi BK di Kota Gorontalo.
2. Profil pendapatan pengemudi BO dan pengemudi BK dikontribusikan oleh pengantaran penumpang
3. Faktor-faktor yang mendorong pengemudi BK untuk bergabung dengan BO yaitu: lebih mudah mendapatkan penumpang, meningkatkan potensi pendapatan, pekerjaan lebih santai dan mudah, waktu kerja lebih fleksibel, ketersediaan penumpang lebih konsisten dan cakupan area yang lebih luas. Faktor pendorong pengemudi BK untuk tidak bergabung dengan BO yaitu: pengemudi BK memiliki pelanggan tetap, dapat dengan

bebas menentukan tarif sesuai kesepakatan, harga/tarif yang ditentukan dalam aplikasi transportasi online tidak sesuai dengan jarak tempuh, BK tidak memerlukan ponsel android dan kapasitas internet, banyak driver BK yang kurang pengetahuan teknologi, dipersulit dengan persyaratan untuk bergabung dengan bentor online, Beberapa BK menjadikan bentor sebagai pekerjaan tambahan atau sampingan sebagai gantinya dan para pengemudi bentor konvensional ingin melestarikan bisnis komunitas.

4.2. Saran

Penelitian ini memberikan kontribusi signifikan dalam ranah ekonomi, terutama dalam konteks transportasi, dengan fokus pada perbandingan pendapatan antara layanan transportasi Bentor Online (BO) dan Bentor Konvensional (BK). Meskipun demikian, terdapat beberapa keterbatasan yang perlu diperhatikan sebagai rekomendasi untuk penelitian lebih lanjut. Keterbatasan tersebut mencakup fokus penelitian hanya pada perbandingan pendapatan, sehingga penelitian selanjutnya dapat memperluas cakupannya dengan menganalisis aspek-aspek lain seperti kinerja, kepuasan pelanggan, serta aspek kebijakan dan regulasi yang terkait. Selain itu, melihat variasi jenis transportasi lainnya juga merupakan area yang menarik untuk dieksplorasi di masa mendatang.

5. DAFTAR PUSTAKA

- Anindhita, W., Arisanty, M., & Rahmawati, D. (2016). Analisis Penerapan Teknologi Komunikasi Tepat Guna Pada Bisnis Transportasi Ojek Online (Studi Pada Bisnis Gojek Dan Grab Bike Dalam Penggunaan Teknologi Komuniiasi Tepat Guna Untuk Mengembangkan Bisnis Transportasi). *Prosiding Seminar Nasional Indocompac*, 2, 712–729.
- Bantuan, A. F. K., Rorong, I. P. F., & Tolosang, K. D. (2023). Analisis Pendapatan Becak Motor (Bentor) Di Kotamobagu. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisien*, 23(3), 16–24.
- Cai, Y., Woollacott, J., Beach, R. H., Rafelski, L. E., Ramig, C., & Shelby, M. (2023). Insights From Adding Transportation

- Sector Detail Into An Economy-Wide Model: The Case Of The ADAGE CGE Model. *Energy Economics*, 123, 106710. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2023.106710>
- Fithra, H., Sirojuzilam, Saleh, S. M., & Erlina. (2018). Effect Of Freight Transportation For Regional Development In The North Zone Of Aceh. In *Proceedings Of Micoms 2017* (Vol. 1, Pp. 35–42). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-78756-793-1-00092>
- Hartadi, A. S., & Rusdiansyah, R. (2019). Pengaruh Tarif, Jam Kerja Dan Jumlah Orderan Terhadap Pendapatan Driver Go-Jek Di Kota Banjarmasin. *JIEP: Jurnal Ilmu Ekonomi Dan Pembangunan*, 2(1), 233. <https://doi.org/10.20527/jiep.v2i1.1169>
- Kusuma, R., Praciwi, H., & Pratomo, G. (2020). Analisis Dampak Keberadaan Angkutan Daring Terhadap Perubahan Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Kota Surabaya (Studi Kasus Pendapatan Sopir Angkutan Kota Di Terminal Dukuh Kupang Surabaya). 02(1), 58–67.
- Labiran, M. (2013). *Analisis Penerimaan Daerah Dari Sektor Pariwisata Di Kabupaten Tana Toraja Dan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhinya*. Universitas Hassanuddin.
- Magazzino, C., & Maltese, I. (2021). Editorial: Transport Infrastructures: Investments, Evaluation And Regional Economic Growth. *Research In Transportation Economics*, 88, 101125. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2021.101125>
- Munawar, A. (2005). *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset.
- Purwoko, B., Chotib, C., & Yola, L. (2022). Peran Transportasi Online Dalam Menunjang Aktivitas Masyarakat Dan Menjaga Eksistensi Pasca Pandemi Covid-19 Di Kota Bekasi. *Citizen : Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 2(2), 265–275. <https://doi.org/10.53866/jimi.v2i2.73>
- Saputra, R. I., & Pertiwi, D. (2022). Analisis Dampak Kebijakan Taksi Online Terhadap Angkutan Konvensional (Angkutan Umum). *JISRAH: Jurnal Integrasi Ilmu Syariah*, 3(3), 533. <https://doi.org/10.31958/jisrah.v3i3.8405>
- Sukirno, S. (2014). *Ekonomi Pembangunan: Proses, Masalah, Dan Dasar Kebijakan*. LPFE-UI.
- Tong, T., & Yu, T. E. (2018). Transportation And Economic Growth In China: A Heterogeneous Panel Cointegration And Causality Analysis. *Journal Of Transport Geography*, 73, 120–130. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.10.016>
- Watung, M. P., Rotinsulu, D. C., & Tumangkeng, S. Y. L. (2020). Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional Dan Ojek Online Di Kota Manado. 20(03), 126–139.
- Zhang, Y., & Cheng, L. (2023). The Role Of Transport Infrastructure In Economic Growth: Empirical Evidence In The UK. *Transport Policy*, 133, 223–233. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.017>