

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN *DRIVER* TRANSPORTASI *ONLINE* (STUDI KASUS *DRIVER* GO-JEK DI KOTA SEMARANG)

Anggit Prayogo¹, Fitri Arianti²

Departemen IESP Fakultas Ekonomika dan Bisnis Universitas Diponegoro
Anggitprayoga.ap@gmail.com

Abstract

The development of science and technology influences the development of transportation technology. GO-JEK is one transportation using development technology. This study aims to analyze the factors that influence GO-JEK Driver's income in Semarang City. The number of points, the average tariff for each order, the flow of work hours, and work experience are the influencing variables.

The population in this study is unknown from the authority of the GO-JEK office in Semarang City. Determination of the sample using a minimum sample calculation formula that is equal to 100 GO-JEK Drivers in Semarang city. Samples are taken at simple random. The type of data is primary data. Questionnaire and indepth interview used to collect the data. Multiple linear regression analysis was used in this study.

The results showed that the number of points, the average tariff of each order, the flow of working hours, and work experience simultaneously had an influence and significant on income. R^2 value is 0.899 means the effect of independent variables on income is 89.9 percent while the remaining 10.1 percent is influenced by other variables outside the equation. Partially, variable number of points, average tariff of each order, and flow of work hours have a positive and significant effect on income while work experience has no effect and is not significant on income but has a positive relationship.

Keywords: *Number of Points, Average Tariff of Each Order, The Flow of Working Hours, Work Experience, Income.*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Tujuan transportasi yaitu untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari dan merupakan salah satu unsur yang penting dalam kegiatan pembangunan nasional khususnya dalam kegiatan di bidang perekonomian seperti perdagangan, pembangunan, mobilitas manusia, barang dan jasa, serta mendukung pengembangan wilayah dalam mewujudkan wawasan nusantara dan meningkatkan hubungan internasional (Warpani, 2015).

Kota Semarang adalah Ibukota Provinsi Jawa Tengah yang memiliki luas wilayah sebesar 373,70 km² dan jumlah penduduk yang cukup padat sebesar 4.704 orang/km² pada tahun 2017 (BPS Kota Semarang, 2018). Menurut BPS Kota Semarang (2018), laju pertumbuhan transportasi relatif meningkat dengan rata-rata pertumbuhan sebesar 7,54 persen per tahun. Peningkatan kontribusi pada sektor

transportasi dipengaruhi oleh perbaikan sarana dan prasarana transportasi. Maraknya transportasi *online*, penambahan jumlah penerbangan dan kereta api turut andil dalam mendorong percepatan pertumbuhan kategori transportasi. Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) berpengaruh pada perkembangan teknologi pada sistem transportasi, juga berpengaruh pada tata ruang wilayah karena daya jelajah kendaraan semakin luas, sehingga jarak antara tempat tinggal dengan tempat lainnya tidak lagi menjadi kendala. Perkembangan teknologi informasi saat ini meningkatkan akses internet melalui *smartphone* di kalangan masyarakat Indonesia, sehingga mengundang hadirnya transportasi *online* di Indonesia. Transportasi *online* memudahkan masyarakat Indonesia dalam melakukan mobilitas perjalanan (Adelina, 2018). Salah satu perusahaan transportasi *online* di Indonesia adalah PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa atau yang lebih dikenal GO-JEK didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim dan saat ini telah ada di 221 kota/kabupaten di Indonesia salah satunya adalah Kota Semarang (GO-JEK, 2019).

Pada tahun 2019, pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dalam Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor KP 348 Tahun 2019 tentang “Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi” menyebutkan bahwa tarif baru untuk ojek *online* berkisar antara Rp 1.850 sampai Rp 2.600 per kilometer berlaku mulai tanggal 1 Mei 2019. biaya jasa minimal (*flag fall*) yang dibebankan kepada penumpang untuk jarak tempuh paling jauh 4 km. Biaya jasa minimal untuk Zona I sebesar Rp 7.000 – Rp 10.000, Zona II sebesar Rp 8.000 – Rp 10.000, Zona III sebesar Rp 7.000 – Rp 10.000 (Permenhub, 2019). GO-JEK juga menetapkan sistem *point* yang harus dicapai dan bonus yang diberikan kepada *Driver* yang dapat memperoleh sebanyak *point* yang telah ditetapkan tersebut. *Point* adalah nilai dari tiap layanan yang diselesaikan *Driver* GO-JEK yang berbeda pada masing-masing layanan yang ada pada GO-JEK. Untuk layanan GO-FOOD dan GO-SHOP sebesar 1,5 *point* namun pada total belanja pada layanan GO-FOOD yang besarnya lebih dari Rp 200.000 besar *point* adalah 2 *point*. Layanan lainnya seperti GO-RIDE, GO-SEND, GO-MART, dan GO-MED besar *point* adalah 1 *point* (GO-JEK, 2019).

Berdasarkan hasil riset yang dilakukan oleh Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia pada akhir tahun 2017, menunjukkan bahwa GO-JEK mengurangi tekanan pengangguran dengan memperluas kesempatan kerja. Pendapatan rata-rata dari seluruh *Driver* GO-JEK di 9 wilayah survei tersebut pada tahun 2017 adalah sebesar Rp 3,31 juta. Pendapatan responden pada tahun 2017 meningkat setelah bergabung menjadi *Driver* GO-JEK. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh jumlah *point*, tarif rata-rata tiap pesanan, curahan jam kerja, dan pengalaman kerja terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Semarang.

TINJAUAN PUSTAKA

Pendapatan

Menurut Samuelson (2003), pendapatan didefinisikan sebagai jumlah seluruh uang yang diterima oleh seseorang atau rumah tangga selama jangka waktu tertentu (biasanya satu tahun). Pendapatan terdiri dari upah atau penerimaan tenaga kerja, pendapatan dari kekayaan seperti sewa, bunga dan dividen, serta pembayaran transfer atau penerimaan dari pemerintah seperti tunjangan sosial atau asuransi

pengangguran. Menurut Boediono (2002), pendapatan dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut :

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

Faktor-faktor yang mempengaruhi pendapatan seseorang antara lain :

1. Kesempatan kerja yang tersedia.
2. Kecakapan dan keahlian.
3. Motivasi
4. Keuletan bekerja.
5. Banyak sedikitnya modal yang digunakan.

Menurut Dumairy (2000), penerimaan hasil penjualan merupakan fungsi dari jumlah barang yang terjual. Penerimaan total (*total revenue*) adalah hasil kali jumlah barang yang terjual dengan harga jual per unit. Penerimaan umumnya bersifat linier, karena tidak ada alasan mengapa penerimaan menurun bila produksi meningkat, kecuali bila harga jual menurun karena produksi meningkat (teori penawaran).

Teori Permintaan

Menurut Dawbney (2003) dalam pandangannya bahwa permintaan adalah Hubungan jelas antara harga pasar suatu barang dengan jumlah yang diminta, dengan catatan faktor lain tidak berubah. Menurut Salvatore (2006), permintaan adalah jumlah suatu komoditi yang bersedia dibeli individu selama periode waktu tertentu merupakan fungsi dari atau tergantung pada komoditi itu, pendapatan nominal individu, harga komoditi lain, dan cita rasa individu.

Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi di balik kepentingan yang lain. Permintaan untuk jasa transportasi diakibatkan oleh kebutuhan manusia untuk bepergian dari dan ke lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, ke sekolah, dan lain-lain. Pada dasarnya permintaan akan jasa angkutan dipengaruhi oleh harga jasa angkutan itu sendiri dan harga dari jasa-jasa angkutan lainnya serta tingkat pendapatan dan lain-lain (Nasution, 2004).

Teori Produktivitas Tenaga Kerja

Menurut Blocher, Chen, & Lin (2000) Produktivitas adalah hubungan antara berapa *output* yang dihasilkan dan berapa *input* yang dibutuhkan untuk memproduksi *output* tersebut. Menurut Umar (1999) produktivitas mengandung arti sebagai perbandingan antara hasil yang dicapai (*output*) dengan keseluruhan sumber daya yang digunakan (*input*). Rumus produktivitas sebagai berikut:

$$\text{Produktivitas} = \frac{\text{Efektifitas menghasilkan } output}{\text{Efisiensi menggunakan } input}$$

..... (1)

Efektifitas mengarah pada pencapaian unjuk kerja yang maksimal yaitu pencapaian target yang terkait dengan kualitas, kuantitas, dan waktu. Efisiensi berkaitan dengan upaya membandingkan input dengan realisasi penggunaannya atau bagaimana pekerjaan tersebut dilaksanakan.

Teori Alokasi Waktu

Menurut Simanjuntak (2001) penggunaan waktu dapat dilakukan dengan tiga cara yaitu :

1. Dapat melaksanakan pekerjaan pasar, yaitu menjual waktu di pasar tenaga kerja untuk memperoleh pendapatan. Bila seseorang menawarkan tenaga kerja maka biasanya menyerahkan kembali waktu kepada pemberi kerja untuk mendapatkan upah.
2. Seseorang dapat melakukan pekerjaan non pasar, yaitu menggunakan waktu memproduksi barang dan jasa sendiri. Pekerjaan non pasar meliputi waktu yang digunakan seseorang untuk mencuci pakaian, memasak dan lain sebagainya. Hal ini juga mencakup waktu yang digunakan untuk memperoleh keterampilan dan pendidikan dalam rangka meningkatkan produktivitas seseorang.
3. Seseorang dapat mengubah waktu langsung menjadi waktu luang yaitu waktu yang digunakan untuk aktivitas non kerja. Seseorang dapat membuat waktu yang dimilikinya menjadi waktu untuk bekerja jika dia merasa pendapatan yang diperolehnya saat ini kurang mencukupi baginya, tetapi dia juga dapat memanfaatkan waktu tersebut menjadi waktu luang jika dia merasa pendapatan yang dia peroleh cukup baginya. Salah satu cara untuk memanfaatkan waktu ialah dengan cara melakukan aktivitas-aktivitas di waktu senggang yang menyenangkan. Cara umum lainnya adalah dengan bekerja.

Teori Transportasi

Menurut Salim (2003), Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*commodity*) dan penumpang ke tempat lain. Menurut Warpani (2015) transportasi merupakan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Definisi transportasi ditegaskan lagi oleh Kamaluddin (2003), transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan.

Transportasi Online

Pengertian transportasi *online* adalah pelayanan jasa transportasi yang berbasis internet dalam setiap kegiatan transaksinya, mulai dari pemesanan, pemantauan jalur, pembayaran dan penilaian terhadap pelayanan jasa itu sendiri. Transportasi *online* merupakan salah satu bentuk dari penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi (Pratama & Suradi, 2016).

METODE PENELITIAN

Variabel merupakan objek yang diteliti dan menjadi titik perhatian dalam suatu penelitian (Sugiyono, 2015). Variabel dependen yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Semarang yang dituliskan dengan huruf (TR) yaitu pendapatan bersih dalam sebulan. Perhitungan pendapatan dilakukan dengan cara melihat riwayat jumlah pendapatan mingguan yang tertera pada aplikasi GO-JEK *Driver* kemudian dikalikan empat dan dikurangi modal dan pengeluaran-pengeluaran saat *Driver* bekerja dalam sebulan sehingga diperoleh

pendapatan bersih dalam sebulan. Variabel independen dalam penelitian ini antara lain :

1. Jumlah *point* dalam sebulan
Point adalah angka yang akan didapatkan *Driver* setelah menyelesaikan setiap layanan yang dipesan oleh pelanggan. Setiap layanan memiliki nilai yang berbeda-beda. Untuk layanan GO-RIDE, GO-SEND, GO-MART, dan GO-MED nilai *point* sebesar 1 untuk setiap pesanan, sedangkan layanan GO-FOOD dan GO-SHOP nilai *point* sebesar 1,5 dan apabila jumlah belanja lebih dari Rp. 200.000 nilai *point* sebesar 2. Untuk layanan isi saldo GO-PAY pelanggan melalui *Driver* nilai *point* sebesar 0,5.
2. Tarif rata-rata tiap pesanan
Tarif rata-rata tiap pesanan adalah besarnya rata-rata tarif dari setiap pesanan yang diperoleh *Driver* dari setiap layanan yang diselesaikan. Besaran tarif yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) Nomor KP 348 Tahun 2019 dimana Kota Semarang termasuk dalam zona I yaitu batas bawah dan atas masing-masing adalah Rp 2.312 dan Rp 2.875 per kilometer dan tarif minimal adalah sebesar Rp 9.000 dengan jarak maksimal 4 kilometer.
3. Curahan jam kerja
Curahan jam kerja merupakan waktu yang digunakan *Driver* GO-JEK untuk bekerja. Tidak ada aturan dan batasan mengenai jam kerja *Driver* GO-JEK sehingga *Driver* bebas menentukan jam kerjanya sendiri. Semakin lama jam kerja yang dicurahkan oleh *Driver* untuk bekerja setiap harinya akan semakin meningkatkan pendapatan *Driver* tersebut. Dalam penelitian ini curahan jam kerja ditentukan dalam satuan per bulan. Perhitungan curahan jam kerja dalam sebulan yaitu jam kerja dalam sehari dikali jumlah hari kerja dalam seminggu kemudian dikalikan empat.
4. Pengalaman kerja
Pengalaman kerja dalam penelitian ini yaitu lamanya responden menjalani pekerjaan sebagai *Driver* GO-JEK sejak awal hingga sekarang yang dihitung dengan satuan bulan. Semakin lama pengalaman *Driver* dalam bekerja sebagai *Driver*, maka akan berpengaruh terhadap kemampuan dan ketrampilan dalam menjalani pekerjaan tersebut.

Menurut Sugiyono (2015), pengertian populasi yaitu wilayah generalisasi yang meliputi obyek atau subyek yang memiliki kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti dikaji dan diambil kesimpulannya. Dalam penelitian ini populasinya yaitu semua *Driver* GO-JEK di Kota Semarang. Data mengenai jumlah *Driver* GO-JEK di Kota Semarang merupakan data rahasia yang tidak dipublikasikan sehingga dalam hal ini jumlah populasi yang cukup besar tidak diketahui jumlahnya atau tidak terhitung.

Menurut Sugiyono (2015), meskipun sampel merupakan bagian dari populasi, fakta-fakta yang didapatkan dari sampel harus menggambarkan populasinya. Teknik dalam pengambilan data sampel didasarkan oleh pertimbangan-pertimbangan tertentu oleh peneliti, seperti keterbatasan waktu, tenaga, dan dana sehingga tidak mampu mengambil sampel yang jumlahnya besar dan jarak yang jauh. Jenis pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu *simple random sampling*, yang memiliki arti bahwa setiap anggota dari populasi memiliki kesempatan dan peluang yang sama

untuk dijadikan sampel. Dalam hal ini tidak terdapat intervensi apapun dari peneliti. Setiap jenis dari pengambilan sampel secara acak (*probability sampling*) ini memiliki kelebihan dan kelemahan tersendiri. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini menggunakan teknik *Accidental sampling*. Menurut Sugiyono (2015), *Accidental sampling* merupakan teknik penentuan sampel berdasarkan kebetulan yaitu orang yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sebagai sampel, bila dipandang orang yang kebetulan ditemui itu cocok sebagai sumber data. Responden dalam penelitian ini berjumlah 100 orang *Driver* GO-JEK yang ditentukan dengan rumus Lemeshow (1997) untuk menghitung sampel minimal dalam penelitian jika besar populasi tidak diketahui sebagai berikut.

$$n = \left(\frac{Z_{\alpha/2} \cdot \sigma}{e} \right)^2 = \left(\frac{1,96 \cdot 0,25}{0,05} \right)^2 = 96,04 \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

n = ukuran sampel

$Z_{\alpha/2}$ = nilai invers distribusi normal standar untuk probabilitas sebesar $\alpha/2 = 1,96$

σ = standar deviasi baku dari populasi

e = tingkat kesalahan

Dengan tingkat kepercayaan 95 persen, sampel random berukuran 96,04 dibulatkan menjadi 100 akan memberikan selisih estimasi x dengan μ kurang dari 0,05. Jadi, sampel yang diambil dalam penelitian ini sebesar 100.

Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu :

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui pengamatan langsung ke lapangan dan melakukan wawancara, kuesioner, dan dokumentasi dengan responden *Driver* GO-JEK di Kota Semarang.

2. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari data dari internet yang berupa artikel tentang GO-JEK, situs perusahaan PT. GO-JEK Indonesia, serta Badan Pusat Statistik.

Dalam mendapatkan dan mengumpulkan data, berikut adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan:

1. Studi Lapangan (*field research*), dilakukan dengan cara kuesioner, wawancara, dan dokumentasi.
2. Studi Kepustakaan (*library research*), dilakukan dengan cara mempelajari konsep dan teori dari berbagai sumber yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti, mempelajari bahan-bahan tertulis yang ada, mencari referensi jurnal yang sesuai dengan penelitian yang sedang dilakukan.
3. Studi Internet (*Internet research*), adanya keterbatasan sumber referensi yang ada di perpustakaan, maka dalam penelitian ini penambahan referensi dengan melakukan pencarian melalui situs-situs internet yang terpercaya.

Metode Analisis

Dalam penelitian ini, alat analisis data yang digunakan yaitu metode analisis statistik deskriptif dan analisis regresi linier berganda.

Metode Statistik Deskriptif

Menurut Sugiyono (2015), statistik deskriptif digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Metode Analisis Regresi Linier Berganda

Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda yang merupakan hubungan secara linier antara dua atau lebih variabel independen dengan variabel dependen. Analisis ini digunakan untuk mengetahui bagaimana hubungan antara variabel independen dengan variabel dependen apakah masing-masing variabel independen memiliki hubungan positif atau negatif.

Untuk memenuhi asumsi klasik multikolinearitas, normalitas residual, dan homoskedastisitas dan untuk merubah persamaan yang tidak linear menjadi linear digunakan logaritma. Maka model regresi menggunakan model double-log (Ghozali, 2016). Hubungan fungsional yang digunakan dalam pendapatan Driver GO-JEK pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

$$TR = f(Q, P, CJK, PK) \dots\dots\dots(3)$$

Dimana :

- TR = Pendapatan Driver GO-JEK (Juta Rupiah / Bulan)
- Q = Jumlah Point (Point / Bulan)
- P = Tarif Rata-Rata tiap Pesanan (Rupiah)
- CJK = Curahan Jam Kerja (Jam / Bulan)
- PK = Pengalaman Kerja (Bulan)

Selanjutnya model regresi linier berganda dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$\ln TR_i = \beta_0 - \beta_1 \ln Q_i + \beta_2 \ln P_i + \beta_3 \ln CJK_i + \beta_4 \ln PK_i + e_i \dots\dots\dots(4)$$

Dimana :

- $\ln TR$ = Elastisitas Pendapatan *Driver* GO-JEK (Rupiah / Bulan)
- $\ln Q$ = Elastisitas Jumlah *Point* (Point / Bulan)
- $\ln P$ = Elastisitas Tarif Rata-Rata tiap Pesanan (Rupiah)
- $\ln CJK$ = Elastisitas Curahan Jam Kerja (Jam / Bulan)
- $\ln PK$ = Elastisitas Pengalaman Kerja (Bulan)
- β_0 = Konstanta (*Intercept*)
- $\beta_1 - \beta_4$ = Koefisien Regresi Variabel Bebas
- e = *error term*
- i = *Driver* GO-JEK ke i
- n = Jumlah Responden

Pengujian Hipotesis

Uji Parsial (Uji t)

Menurut Gujarati (2004), uji t statistik dilakukan untuk melihat hubungan atau pengaruh antar variabel bebas secara individual terhadap variabel terikat. Uji t statistik ini dapat diestimasi dengan cara membandingkan antara nilai t-hitung dengan t-tabel.

Perumusan hipotesis :

- a. $H_0 : \beta_i = 0$, artinya variabel independen tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

- b. $H_a : \beta_i \neq 0$, artinya variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen.

Berikut adalah kriteria pengujian dalam uji parsial (uji t):

- a. Jika nilai t hitung $>$ t tabel, maka H_0 ditolak, artinya variabel independen secara parsial berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika nilai t hitung $<$ t tabel, maka H_0 diterima, artinya variabel independen secara parsial tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

Uji Simultan (Uji F)

Menurut Gujarati (2004), uji F-statistik dilakukan guna mengetahui apakah secara bersama-sama (simultan) variabel independen mempunyai pengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Perumusan hipotesis:

- a. $H_0 : \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4 = 0$, berarti bahwa secara bersama-sama variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.
- b. $H_a : \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4 \neq 0$, berarti bahwa secara bersama-sama variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

Kriteria pengujian antara lain:

- a. Jika nilai F hitung $>$ F tabel, maka H_0 ditolak, artinya variabel independen secara simultan berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.
- b. Jika nilai F hitung $<$ F tabel, maka H_0 diterima, artinya variabel independen secara simultan tidak berpengaruh secara signifikan terhadap variabel dependen.

Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen dalam menjelaskan secara keseluruhan terhadap variabel dependen serta pengaruhnya secara potensial dapat dilihat dari besarnya nilai koefisien determinasi (R^2) dengan rumus sebagai berikut :

$$R^2 = 1 - \frac{\sum (Y - \hat{Y})^2}{\sum (Y - \bar{Y})^2} \dots \dots \dots (5)$$

Nilai R^2 digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen yang diteliti terhadap variabel dependen, dengan ketentuan :

- a. Jika R^2 semakin mendekati satu (semakin besar), maka pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen semakin besar.
- b. Jika R^2 semakin mendekati nol (semakin kecil), maka pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen semakin kecil. Jadi besarnya R^2 adalah $0 \leq R^2 \leq 1$.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah seluruh data dari penelitian observasi di lapangan telah terkumpul dan kemudian diolah dengan bantuan software SPSS versi 25. Dalam penelitian ini, pengujian statistik dilakukan dengan melihat koefisien determinasi, uji F (simultan), dan uji T (Parsial). Data yang telah terkumpul harus memenuhi syarat untuk lolos dalam deteksi asumsi klasik agar dapat dilanjutkan pada proses pengolahan data selanjutnya.

Pengujian Statistik

Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi bermakna sebagai sumbangan pengaruh yang diberikan variabel independen terhadap variabel dependen atau dengan kata lain nilai koefisien determinasi atau *R Square* ini digunakan untuk melihat seberapa besar kontribusi pengaruh variabel independen secara simultan (bersama-sama) terhadap variabel dependen. Nilai koefisien determinasi antara satu dan nol, jika nilai *R Square* semakin mendekati satu maka pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen semakin besar. Untuk melihat berapa besar pengaruh yang diberikan variabel jumlah *point* (Q), tarif rata-rata tiap pesanan (P), curahan jam kerja (CJK), dan pengalaman kerja (PK) secara simultan (bersama-sama) terhadap variabel pendapatan (TR) mengacu pada nilai *R Square* yang terdapat pada analisis regresi linear berganda yakni pada tabel Model *Summary* yang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1
Model Summary Hasil Output SPSS

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,948 ^a	,899	,895	,12497

a. *Predictors* : (Constant), LN_PK, LN_P, LN_CJK, LN_Q

Sumber : Output SPSS

Pada Tabel 1 dapat diketahui bahwa nilai *R Square* yang diperoleh dari hasil regresi adalah 0,899. Hal ini menunjukkan bahwa variabel jumlah *point*, tarif rata-rata tiap pesanan, curahan jam kerja, dan pengalaman kerja secara simultan (bersama-sama) berpengaruh terhadap variabel pendapatan sebesar 89,9 persen. Sedangkan sisanya 10,1 persen dipengaruhi oleh variabel lain di luar persamaan regresi ini atau variabel yang tidak diteliti.

Uji Simultan (Uji F)

Uji F bertujuan untuk membuktikan apakah variabel independen yaitu jumlah *point*, tarif rata-rata tiap pesanan, curahan jam kerja, dan pengalaman kerja secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan baik positif maupun negatif terhadap variabel dependen yaitu pendapatan. Untuk melakukan uji F simultan dalam analisis regresi linear berganda, cukup memperhatikan hasil yang terdapat dalam tabel output ANOVA. Pada tabel 2 ditunjukkan hasil regresi variabel independen yaitu jumlah *point*, tarif rata-rata tiap pesanan, curahan jam kerja, dan pengalaman kerja terhadap variabel dependen yaitu pendapatan, dalam hasil output tabel ANOVA.

Tabel 2
Tabel ANOVA Hasil Regresi dengan SPSS

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	13,261	4	3,315	212,272	,000 ^b
	Residual	1,484	95	0,16		
	Total	14,745	99			

b. *Dependent Variable* : LN_TR

c. *Predictors* : (Constant), LN_PK, LN_P, LN_CJK, LN_Q
 Sumber : Output SPSS

Dari hasil output yang ditunjukkan pada Tabel 2 diperoleh nilai F hitung sebesar 212,272 > F tabel 2,46 dengan nilai Signifikansi (Sig.) sebesar 0,000. Dengan nilai F hitung 212,272 > F tabel 2,46 dan nilai Signifikansi 0,000 < 0,05, maka dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah *point*, tarif rata-rata tiap pesanan, curahan jam kerja, dan pengalaman kerja secara simultan berpengaruh dan signifikan terhadap pendapatan.

Uji Parsial (Uji-t)

Uji-t dilakukan untuk mengetahui signifikansi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen secara parsial atau sendiri-sendiri terhadap variabel dependen. Dasar pengambilan keputusan uji-t parsial dengan melihat nilai Signifikansi (Sig.) dan membandingkan nilai t hitung dengan t tabel. Apabila nilai Signifikansi (Sig.) < probabilitas 0,05 maka hipotesis diterima, sebaliknya jika nilai Signifikansi (Sig.) > probabilitas 0,05 maka hipotesis ditolak. Berdasarkan perbandingan nilai t hitung dengan t tabel yaitu jika nilai t hitung > t tabel maka ada pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, apabila nilai t hitung < t tabel maka tidak ada pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Nilai t tabel pada penelitian ini adalah 1,985. Pada Tabel 3 disajikan hasil regresi pada Tabel *Coefficients* menggunakan SPSS.

Tabel 3
Hasil Regresi Linier Berganda Tabel *Coefficients*

		<i>Coefficients</i> ^a				
		<i>Unstandardized Coefficients</i>		<i>Standardized Coefficients</i>		
Model		B	<i>Std. Error</i>	Beta	t	Sig.
1	(Constant)	-3,263	,981		3,327	,001
	LN_Q	,937	,079	,692	11,922	,000
	LN_P	1,097	,094	,393	11,714	,000
	LN_CJK	,398	,078	,292	5,111	,000
	LN_PK	,024	,021	,037	1,111	,269

d. *Dependent Variable* : LN_TR
 Sumber : Output SPSS

Tabel 3 menyajikan hasil regresi pada bagian Tabel *Coefficients*. Berdasarkan hasil output SPSS di atas, dapat diketahui nilai Signifikansi masing-masing variabel independen antara lain :

1. Nilai t hitung elastisitas jumlah *point* (Q) adalah 11,922, lebih besar dari t tabel 1,985 dan bernilai positif. Nilai Signifikansi adalah 0,000, lebih kecil dari 0,05. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel jumlah *point* memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.
2. Nilai t hitung elastisitas tarif rata-rata tiap pesanan adalah 11,714, bernilai positif dan lebih besar dari t tabel 1,985. Nilai Signifikansi dari tarif adalah 0,000, lebih kecil dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel tarif

- rata-rata tiap pesanan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.
3. Nilai *t* hitung elastisitas curahan jam kerja adalah 5,111, diketahui bahwa nilainya positif dan lebih besar dari *t* tabel 1,985. Nilai Signifikansi dari curahan jam kerja adalah 0,000, lebih kecil dari 0,05. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa variabel curahan jam kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.
 4. Nilai *t* hitung elastisitas pengalaman kerja adalah 1,111, menunjukkan bahwa nilai tersebut positif dan lebih kecil dari nilai *t* tabel 1,985. Nilai signifikansi dari pengalaman kerja adalah 0,269 lebih besar dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa variabel pengalaman kerja tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap pendapatan, namun memiliki hubungan yang positif.

Interpretasi Hasil

Penelitian ini menggunakan analisis regresi linier berganda dengan bantuan program SPSS. Berdasarkan hasil deteksi asumsi klasik terhadap data yang telah diteliti tidak terdapat multikolinearitas, tidak terdapat heteroskedastisitas, dan juga terdistribusi normal. Berdasarkan analisis data yang telah dilakukan, diperoleh persamaan regresi sebagai berikut.

$$\text{LnTR} = -3,263 + 0,937 \text{ LnQ} + 1,097 \text{ LnP} + 0,398 \text{ LnCJK} + 0,024 \text{ LnPK} + e \dots (6)$$

Berdasarkan hasil persamaan regresi di atas, diperoleh nilai konstanta sebesar $-3,263$, hal ini menunjukkan bahwa rata-rata LnTR sebesar $-3,263$ dengan asumsi variabel LnQ, LnP, LnCJK, dan LnPK tidak mengalami perubahan (konstan). Untuk menentukan variabel yang memiliki pengaruh paling dominan dapat dilihat dari nilai *standardized coefficients* dari model regresi (Ghozali, 2016). Dalam hal ini diperoleh bahwa variabel jumlah *point* merupakan variabel yang memiliki pengaruh paling dominan dengan nilai *standardized coefficients* pada elastisitas jumlah *point* sebesar 0,692 yang ditunjukkan pada table 3. Adapun pengaruh secara individual masing-masing variabel independen terhadap variabel dependen sebagai berikut.

1. Pengaruh Jumlah *Point* terhadap Pendapatan

Berdasarkan pada hasil uji analisis regresi di atas, dapat diketahui bahwa nilai koefisien regresi atau *unstandardized coefficients* adalah sebesar 0,937 dengan tingkat signifikansi 0,000, yang artinya setiap peningkatan elastisitas jumlah *point* sebesar 1 persen akan menyebabkan elastisitas pendapatan meningkat sebesar 0,937 persen. Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa variabel jumlah *point* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis bahwa jumlah *point* berpengaruh positif terhadap pendapatan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Adelina (2018) dimana hasil penelitiannya menunjukkan bahwa jumlah *point* memiliki pengaruh positif dan signifikan. Selain itu hasil penelitian ini juga sesuai hasil penelitian Marsusanti *et al* (2018) yaitu jumlah *point* merupakan faktor yang paling berpengaruh yaitu sebesar 75 persen sedangkan sisanya 25 persen dipengaruhi oleh faktor kenaikan harga BBM. Selain itu juga sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Wibowo (2018) yaitu untuk mendapatkan pendapatan bersih melebihi UMR di Yogyakarta *Driver* GO-JEK harus mendapatkan *point* yang mencapai target insentif.

2. Pengaruh Tarif Rata-Rata tiap Pesanan terhadap Pendapatan

Dari hasil regresi pada persamaan 4.1 diperoleh hasil yang menunjukkan nilai koefisien regresi elastisitas tarif rata-rata tiap pesanan adalah sebesar 1,097 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Artinya setiap peningkatan elastisitas tarif rata-rata tiap pesanan sebesar 1 akan meningkatkan elastisitas pendapatan sebesar 1,097. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa tarif rata-rata tiap pesanan memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Hasil ini sesuai dengan hipotesis tarif rata-rata tiap pesanan berpengaruh positif terhadap pendapatan.

Hasil penelitian ini sesuai dengan penelitian terdahulu oleh Zhairina (2017), dari hasil penelitian yang dilakukannya tarif rata-rata per penumpang memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK. Namun tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Adelina (2018) dimana tarif memiliki pengaruh negatif terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK.

3. Pengaruh Curahan Jam kerja terhadap Pendapatan

Hasil analisis regresi linier berganda pada persamaan 4.1 menunjukkan koefisien regresi elastisitas curahan jam kerja adalah 0,398 dengan tingkat signifikansi 0,000. Hasil tersebut menunjukkan bahwa curahan jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan. Setiap peningkatan elastisitas curahan jam kerja sebesar 1 akan menyebabkan meningkatnya elastisitas pendapatan sebesar 0,398. Hasil tersebut sesuai dengan hipotesis penelitian yaitu curahan jam kerja berpengaruh positif terhadap pendapatan.

Hasil ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri & Dewi (2017), Cahyadi (2016), dan Adelina (2018) yang menunjukkan bahwa variabel curahan jam kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *Driver* GO-JEK.

4. Pengaruh Pengalaman Kerja terhadap Pendapatan

Dari hasil penelitian dapat diperoleh nilai koefisien regresi elastisitas pengalaman kerja adalah sebesar 0,024 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,269. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengalaman kerja tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap pendapatan, namun memiliki hubungan yang positif. Hal ini tidak sesuai dengan hipotesis bahwa pengalaman kerja berpengaruh negatif dan signifikan. Hasil tersebut tidak sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Zhairina (2017) bahwa pengalaman kerja berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan, dan juga tidak sesuai dengan penelitian oleh Giri & Dewi (2017) yang menunjukkan bahwa pengalaman kerja memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan.

1. Semakin besar jumlah *point* maka pendapatan yang mampu diperoleh *Driver* GO-JEK di Kota Semarang semakin besar pula.
2. Semakin tinggi tarif rata-rata tiap pesanan yang mampu dikerjakan *Driver* GO-JEK maka pendapatan *Driver* tersebut semakin tinggi pula.
3. Semakin banyak waktu yang dicurahkan untuk bekerja maka pendapatan *Driver* GO-JEK semakin banyak pula.
4. Semakin lama pengalaman selama bekerja menjadi *Driver* GO-JEK maka tidak berpengaruh terhadap pendapatan yang akan diterima.

5. Dari empat variabel independen yang telah diteliti, variabel jumlah *point* merupakan variabel paling dominan dalam mempengaruhi pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Semarang.

Saran

1. Bagi *Driver* GO-JEK, sebaiknya kedepannya dapat membantu penelitian-penelitian mengenai *Driver* GO-JEK dengan sebaik-baiknya agar penelitian selanjutnya tentang *Driver* GO-JEK dapat lebih baik lagi.
2. Bagi perusahaan GO-JEK, diharapkan lebih terbuka mengenai jumlah populasi *Driver* GO-JEK yang ada di tiap Kota sehingga dapat membantu penelitian selanjutnya yang akan meneliti mengenai *Driver* GO-JEK.
3. Bagi penelitian selanjutnya, sebaiknya melakukan uji validitas dan uji reliabilitas terhadap kuesioner penelitian agar dapat diketahui apakah kuesioner penelitian tersebut valid atau tidak sehingga hasil penelitian dapat lebih baik lagi.

REFERENSI

- Adelina (2018). *Analisis Determinan Pendapatan Mitra Go-Jek di Kota Bandar Lampung*. Skripsi. Tidak Diterbitkan. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Lampung: Bandar Lampung.
- Blocher, Chen, & Lin. (2000). *Cost Management a Strategic Emphasis*. Jakarta: Salemba Empat.
- Boediono. (2002). *Pengantar Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- BPS Jawa Tengah. (2018). *Provinsi Jawa Tengah dalam Angka Tahun 2018*. (diakses pada 07 Juli 2019)
- BPS Kota Semarang. (2018). *Kota Semarang dalam Angka Tahun 2018*. <https://doi.org/1102001.3374> (diakses pada 06 Juli 2019)
- BPS Kota Semarang. (2019). *PDRB Kota Semarang Menurut Lapangan Usaha Atas Dasar Harga Konstan, 2010-2018*. <https://semarangkota.bps.go.id/dynamictable/2019/07/29/126/-seri-2010-pdrb-kota-semarang-menurut-lapangan-usaha-atas-dasar-harga-konstan-juta-rupiah-2010---2018.html> (diakses pada 03 September 2019)
- Cahyadi, D. (2016). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek Online (Studi Pada Go- Jek Malang)*. Skripsi. Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi dan Bisnis. Universitas Brawijaya: Malang.
- Dumairy. (2000). *Matematika untuk Terapan Bisnis dan Ekonomi*. Yogyakarta: BPFE.
- Ghozali, Imam. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23(Edisi kedelapan)*. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Giri, P. C., & Dewi, M. H. U. (2017). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali*. E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana. 6(6), 948–975.
- GO-JEK. (2019). *Perhitungan Poin dan Bonus Driver GO-JEK Luar Jabodetabek*. <https://driver.go-jek.com/s/article/Info-Skema-Poin-dan-Bonus-Baru> (diakses pada 03 Juli 2019)
- Gujarati, Damodar. (2004). *Basic Econometrics (Ekonometrika Dasar)*. Jakarta :

- Erlangga.
- Kamaluddin. (2003). *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Lembaga Demografi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Indonesia. (2017). *Ringkasan Hasil Survei Dampak GO-JEK terhadap Perekonomian Indonesia*. Universitas Indonesia.
- Lemeshow, S. & David W.H.Jr. (1997). *Besar Sampel dalam Penelitian Kesehatan (terjemahan)*. Yogyakarta: Gadjahmada University Press.
- Marsusanti, E., Susilawati, Nugraha, R., & Koeswara, T. S. N. (2018). *Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek*. Jurnal Swabumi. 6(2), 128–132.
- Nasution, M. N. (2004). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Ghalia Indonesia.
- Salim, A. (2003). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Salvatore, D. (2006). *Mikroekonomi Edisi Empat*. New York: McGraw-Hill, Inc.
- Samuelson, P. A. dan W. Dawbney N. (2003). *Ilmu Mikroekonomi Edisi Ketujuh Belas*. Jakarta: PT. Media Global Edukasi.
- Simanjuntak, P. J. (2001). *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: LP FE UI.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, R&D*. Bandung : Alfabeta.
- Suradi, Aminah, G.Y.P. (2016). *Perlindungan Hukum Terhadap Data Pribadi Pengguna Jasa Transportasi Online dari Tindakan Penyalahgunaan Pihak Penyedia Jasa Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*. Diponegoro Law Journal. 5(3). 1-19.
- Umar, H. (1999). *Metode Riset Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Warpani, S. P. (2015). *Ekonomi Perangkutan*. Bandung: Kepel Press.
- Wibowo, J. B. (2018). *Analisis Perbandingan Antara Pendapatan Driver GO-JEK Full Time dan Upah Minimum Regional Kota Studi Kasus di kota Yogyakarta*. Skripsi. Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi. Universitas Sanata Dharma: Yogyakarta.
- Wignjosoebroto, S. (2003). *Ergonomi Studi Gerak dan Waktu*. Jakarta: Guna Widya.
- Wild, J. J. (2003). *Financial Accounting: Information For Decisions*. Jakarta: Salemba Empat.
- Zhairina, S. A. (2017). *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-RIDE di Kota Bandung*. Skripsi. Tidak Dipublikasikan. Fakultas Ekonomi. Universitas Pasundan: Bandung.