

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMENGARUHI PENDAPATAN *DRIVER* GO-JEK DI KOTA YOGYAKARTA

Aan Cahya Kurnia (20140430264)

Program Studi Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta
Jalan Lingkar Selatan, Tamantirto, Kasihan, Bantul, Yogyakarta

Email : aancahyakurnia@yahoo.com, No. Telp: 083867902285

ABSTRACT

The aims of this study is to analyze the factors that affect the income of GO-JEK drivers in Yogyakarta City. The problems are about how much the affect of each work hour variables, the education level, the working experience, the smartphone, the picking up distance, and monthly work of GO-JEK driver income in Yogyakarta City. Primary data is used and it is taken from observation. This study use Quantitative methodology, with analysis using Ordinary Least Squares (OLS). Based on the results of the study, it was found that working hours, working experience, smartphones, and monthly work had a positive and significant impact on GO-JEK driver's revenue in Yogyakarta City. The pick-up distance had a negative and significant effect on GO-JEK driver's income in Yogyakarta City. The level of education had a positive and insignificant effect on its income. Based on the F test, it indicates that the variables of working hours, working experience, distance pick up, smartphone and monthly work simultaneously affect the income variable of the GO-JEK drivers.

Keywords: working hours, education level, working experience, picking up distance, smartphone, monthly work, and GO-JEK driver's income

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat yang lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Miro, 2005). Manusia mulai mengenal sejarah transportasi sejak ditemukannya roda sekitar 3500 tahun lampau. Bentuk transportasi yang sederhana adalah transportasi yang diperankan oleh tenaga manusia. Pada abad 20 seiring pesatnya perkembangan teknologi dan industri, transportasi menjadi salah satu komoditas penting bagi kehidupan manusia. Perkembangan sarana transportasi pada setiap negara berbeda-beda, tergantung bagaimana perkembangan teknologi setiap negara masing-masing, salah satunya di negara Indonesia.

Perkembangan transportasi umum di Indonesia dapat dilihat dari perkembangan moda transportasi umum di Jakarta. Menurut Dinas Perhubungan (Dishub) Jakarta, perkembangan

transportasi dimulai pada tahun 1945 hingga sekarang. Di Jakarta, awal tahun 1970-an dapat dijumpai ragam transportasi umum seperti bemo, helikak, bajaj. Transportasi umum di Yogyakarta juga mengalami perubahan. Pada tahun 1938 transportasi umum utama yang dipergunakan di masyarakat kota Yogyakarta adalah sepeda, becak dan andhong (Deni, 2018). Sedangkan di medio 90an sampai 2000an masyarakat Kota Yogyakarta mulai mempergunakan Kopata, Aspada dan angkutan umum pedesaan (Aditya, 2017). Seiring kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi publik yang lebih baik, pada tahun 2007, Walikota Yogyakarta, Harry Zudianto mulai memperkenalkan Bus Rapid Transit (BRT) atau yang dikenal dengan Trans Jogja.

Sejak tiga tahun terakhir ini, masyarakat kota Yogyakarta sudah dimanjakan dengan adanya angkutan sewa khusus berupa ojek dan taksi *online*. Dengan keberadaan taksi dan ojek *online* ini, jumlah kendaraan yang beroperasi sebagai penyedia jasa transportasi menjadi semakin meningkat, hal ini seiring dengan jumlah pengguna yang terus berkembang.

Pada tahun 2010, berdiri perusahaan transportasi *online* yang bernama GO-JEK. GO-JEK adalah sarana transportasi yang memberikan layanan ojek dengan menggunakan aplikasi *online* dan dapat melayani siapa saja yang membutuhkan jasanya. GO-JEK masuk ke Yogyakarta pada akhir tahun 2015. Jumlah *driver* GO-JEK yang bergabung sebanyak 200 *driver* pada tahun 2015 (Prasetyo, 2015). Dengan adanya GO-JEK di Yogyakarta masyarakat menjadi lebih mudah dan praktis untuk mendapatkan sarana transportasi umum.

Driver GO-JEK di Kota Yogyakarta bisa mendapatkan pemasukan sebesar Rp 200.000,00-300.000,00 per hari (Raharjo, 2016). Adanya mekanisme pembagian pendapatan oleh perusahaan GO-JEK yaitu, 80 persen untuk *driver* GO-JEK dan 20 persen untuk perusahaan. Pembagian pendapatan GO-JEK langsung diterima *Driver* GO-JEK berupa uang non tunai atau masuk di dompet GO-JEK.

Layanan transportasi GO-JEK diklaim telah berkontribusi mencapai Rp 9,9 triliun pertahun terhadap roda perekonomian di Indonesia. Nilai tersebut berasal dari kontribusi penghasilan mitra pengemudi sebesar Rp 8,2 triliun pertahun dan Rp 1,7 triliun per tahun dari mitra UMKM (Lavinda, 2018).

Rumusan Masalah:

1. Bagaimana pengaruh jam kerja terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
2. Bagaimana pengaruh tingkat pendidikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
3. Bagaimana pengaruh lamanya kerja terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
4. Bagaimana pengaruh jarak *pick up* terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
5. Bagaimana pengaruh *smartphone* terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
6. Bagaimana pengaruh kerja perbulan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?
7. Apakah jam kerja, tingkat pendidikan, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan berpengaruh secara simultan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta?

TINJAUAN TEORITIS

A. Teori Pendapatan

1. Pengertian Pendapatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pendapatan adalah hasil usaha atau kerja. Pendapatan juga bisa diartikan sebagai banyaknya penerimaan yang dapat dinilai dengan satuan mata uang yang dihasilkan individu atau suatu bangsa dalam periode tertentu. Menurut Sukirno (2008) pendapatan merupakan jumlah upah yang diterima oleh masyarakat atas prestasi kerjanya selama satu periode tertentu, baik harian, mingguan, bulanan, maupun tahunan.

Selain itu, pendapatan juga dapat di definisikan sebagai masukan dari negara atau masyarakat atas semua aktifitas yang dijalani, termasuk pemasukan yang diperoleh tanpa melakukan usaha apapun (Nanga dalam Giang, 2013). Menurut Samuelson dalam Marheni dan Yulianthini (2014) pendapatan merupakan penerimaan bersih seseorang baik berupa uang kontan maupun natura.

Menurut Soekartawi (2002) pendapatan masyarakat merupakan penerimaan gaji dari hasil usaha yang diperoleh individu atau kelompok rumah tangga dalam satu bulan dan digunakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pendapatan dari usaha sampingan merupakan pendapatan yang diperoleh dari luar aktifitas pokok atau di luar pekerjaan pokok (Soekartawi, 2002). Menurut Soekartawi (2002) pendapatan sampingan yang diperoleh secara langsung dapat digunakan secara langsung untuk memenuhi kebutuhan pokok atau dapat disimpan untuk memenuhi kebutuhan masa mendatang.

Tinggi rendahnya pengeluaran tergantung kepada kemampuan seseorang dalam mengelola pendapatannya. Semakin banyak pengalaman maka semakin besar pula peluang individu untuk meningkatkan pendapatan (Toweulu, 2001). Pendapatan tersebut salah satunya berkaitan dengan kemampuan individu untuk mencari sumber lain.

“Seseorang hendaknya bersemangat untuk mencari kecukupannya dengan tangan sendiri. Itulah sebaik-baiknya penghasilan yang ia makan. Jangan menjadi beban bagi orang lain dengan selalu bergantung kepadanya. Demikianlah yang dilakukan para pendahulu kita termasuk para sahabat bahkan para Nabi”. (HR. Muslim Shahih).

2. Faktor-faktor yang Memengaruhi Pendapatan

Pendapatan yang diterima oleh seseorang maupun badan usaha tentunya dipengaruhi oleh banyak faktor, diantaranya yaitu tingkat pendidikan dan pengalaman kerja. Semakin tinggi pendidikan dan pengalaman kerja yang dimiliki individu, semakin besar pula pendapatan yang diperoleh (Nazir, 2010).

Pendapatan juga dipengaruhi oleh modal kerja, jam kerja, akses kredit, jumlah tenaga kerja, tanggungan keluarga, dan jenis barang dagangan (Nazir, 2010). Umumnya, masyarakat selalu mencari pendapatan yang tinggi untuk memenuhi kebutuhan rumah tangganya, akan tetapi dibatasi oleh beberapa faktor tersebut (Nazir, 2010).

B. Hubungan Jam Kerja dengan Pendapatan

Menurut Badan Pusat Statistik (2015) bekerja merupakan kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh seseorang dengan tujuan untuk memperoleh pendapatan, Jadi secara umum dapat diartikan bahwa semakin banyak jam kerja yang dicurahkan seseorang berarti semakin produktif pekerjaan tersebut. Semakin produktif pekerja mencurahkan jam kerjanya berarti seseorang itu berkerja keras untuk memperoleh penghasilan.

C. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Pendapatan

Menurut Todaro (2000) berpendapat bahwa antara tingkat pendidikan dengan pendapatan memiliki hubungan positif. Ketika tingkat pendidikan yang dimiliki pekerja itu tinggi, maka pendapatan pekerja juga akan semakin tinggi.

D. Hubungan Lamanya Kerja dengan Pendapatan

Lamanya kerja yang dimiliki dapat meningkatkan keterampilan dan menyelesaikan pekerjaannya dengan cepat, sehingga pendapatan seseorang tersebut meningkat. Para *driver* GO-JEK yang sudah lama bekerja menjadi *driver* GO-JEK maka akan lebih memiliki pengalaman dalam mencari konsumen. *Driver* GO-JEK yang sudah lama berkerja sebagai *driver* GO-JEK sudah lebih mengetahui kondisi dan situasi di hari kerja (Giri dan Dewi, 2017).

E. Hubungan Jarak *Pick Up* dengan Pendapatan

Tarif merupakan salah satu komponen yang harus diperhatikan dalam pengoperasian angkutan umum. Tarif yang ditetapkan untuk angkutan umum tergantung dari jarak jauh dekatnya mengantarkan penumpang. Pendapatan sopir ditentukan dari jarak tempuh, semakin jauh jarak tempuh yang dilalui maka semakin tinggi juga pendapatan yang didapatkan (Tyson dalam Paulley, 2006).

F. Hubungan *Smartphone* dengan Pendapatan

Teknologi adalah suatu alat yang digunakan untuk mempercepat produktifitas dalam suatu usaha (Suharyadi, 2004). Dengan adanya teknologi, maka memudahkan para pekerja untuk menghasilkan barang dan dapat meningkatkan produktifitas perkerja dan memengaruhi tingkat pendapatan (Suharyadi, 2004).

G. Hubungan Kerja Perbulan dengan Pendapatan

Kerja merupakan kegiatan untuk melakukan sesuatu yang dilakukan untuk mendapatkan upah (Badan Pusat Statistik, 2015). *Driver* GO-JEK bebas menentukan hari kerja sesuai yang diinginkan *driver*. Tidak ada ikatan kerja dan tidak ada target tertentu dari perusahaan GO-JEK. Jika seseorang *driver* GO-JEK bekerja tanpa libur selama sebulan, maka pendapatan yang akan diperoleh akan meningkat. Selain itu, *driver* tersebut juga akan mendapat *reward* dari perusahaan GO-JEK (Giri dan Dewi, 2017).

METODE PENELITIAN

Objek penelitian ini yaitu GO-JEK di Kota Yogyakarta. Sementara yang menjadi subjek dalam penelitian ini adalah *driver* GO-JEK yang ada di Kota Yogyakarta. Lokasi penelitian ini hanya di Kota Yogyakarta. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data kuantitatif dengan jenis data yaitu data primer. Data primer pada penelitian ini terdiri dari satu variabel dependen yaitu pendapatan *driver* GO-JEK dan variabel independennya yaitu, jam kerja, tingkat pendidikan, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan. Data diperoleh dari observasi, penyebaran kuisisioner, dan wawancara kepada responden yaitu para *driver* GO-JEK yang ada di Kota Yogyakarta.

Cara pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode *accidental* sampling yaitu metode pengambilan sampel secara aksidental (*accidental*) dengan mengambil kasus atau responden yang kebetulan ada atau tersedia di suatu tempat sesuai dengan konteks penelitian (Notoatmodjo, 2010). Jumlah perhitungan sampel yang diambil menggunakan *rule of thumb*, karena jumlah populasi *driver* GO-JEK tidak dapat diketahui secara pasti dan data dari perusahaan GO-JEK bersifat *confidential*. Jumlah sampel yang diambil sebanyak 100 sampel *driver* GO-JEK karena sudah representatif dan telah memenuhi syarat *rule of thumb* dengan jumlah minimal 30 sampel (Murti, 2010). Data yang diperoleh dalam penelitian ini berupa data *cross section* dimana data pendapatan *driver* GO-JEK, jam kerja, tingkat pendidikan, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan diperoleh melalui kuisisioner.

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam mencapai tujuan penelitian. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui observasi, kuisisioner, dan wawancara terhadap responden.

Dalam penelitian ini analisis yang digunakan adalah regresi linier berganda. Metode yang digunakan adalah *Ordinary Least Square (OLS)* dengan fungsi persamaan sebagai berikut:

$$INC_t = \beta_0 + \beta_1 DH + \beta_2 EDU + \beta_3 EXP + \beta_4 JP + \beta_5 JH + \beta_6 WM + e_i$$

Dimana :

β_0 = Konstanta

β_1 = Koefisien DH

β_2	= Koefisien EDU
β_3	= Koefisien EXP
β_4	= koefisien JP
β_5	= Koefisien JH
β_6	= Koefisien WM
DH	= Jam kerja
EDU	= Tingkat pendidikan
EXP	= Lamanya kerja
JP	= Jarak <i>pick up</i>
JH	= <i>Smartphone</i>
WM	= Kerja perbulan
e	= <i>Error</i>

A. Uji Asumsi Klasik

a. Uji normalitas

Menurut Gujarati dan Porter (2012) uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam regresi variabel residual memiliki distribusi normal atau tidak. Pengujian normalitas menggunakan uji Shapiro Wilk. Uji Shapiro Wilk secara langsung dapat menyimpulkan apakah data berdistribusi normal atau tidak. Apabila uji Shapiro wilk lebih besar dari signifikansi 0,05 berarti data tersebut berdistribusi normal. Sebaliknya, apabila nilai signifikansi dibawah 0,05 maka data tersebut tidak berdistribusi normal (Basuki dan Yuliadi, 2015).

b. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas merupakan masalah terhadap asumsi kesamaan varian (homokedastisitas), yaitu varian error bernilai sama untuk setiap kombinasi tetap dari X_1, X_2, \dots, X_p . Masalah heteroskedastisitas timbul apabila variabel gangguan mempunyai varian yang tidak konstan (Gujarati dan Porter, 2012). Untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas menggunakan uji Breusch-Pagan (Basuki dan Yuliadi, 2015).

1. Apabila nilai dari probabilitas chi-square $> 0,05$ ($\alpha = 5\%$), dapat dikatakan bahwa dalam model tersebut tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.
2. Apabila nilai dari probabilitas chisquare $< 0,05$ ($\alpha = 5\%$), dapat dikatakan bahwa dalam model tersebut terdapat masalah heteroskedastisitas.

c. Uji Multikolinearitas

Multikolinearitas menurut Gujarati dan Porter (2012) adalah hubungan linier yang terjadi diantara variabel-variabel independen. Untuk menguji gejala multikolinearitas dapat dilakukan dengan menghitung *Variance Inflation Factor* (VIF) dari hasil estimasi. Apabila nilai VIF < 10 maka tidak terdapat multikolinearitas diantara variabel independen, dan sebaliknya jika nilai > 10 maka terdapat multikolinearitas.

B. Analisis Statistik

a. Uji F (Uji serempak)

Menurut Gujarati dan Porter (2012) uji F ini digunakan untuk mengetahui apakah seluruh variabel bebasnya mempunyai pengaruh signifikan atau tidak signifikan terhadap variabel terikat. Penggunaan tingkat signifikansinya beragam yaitu, 0,01 (1%), 0,05 (5%), dan 0,10 (10%). Apabila nilai F hitung $\geq F$ table, maka variabel bebas dari penelitian tersebut memberikan pengaruh bermakna terhadap variabel terikat.

b. Uji t (uji parsial)

Menurut Gujarati dan Porter (2012) uji signifikansi merupakan prosuder yang digunakan untuk menguji kebenaran atau kesalahan dari hasil hipotesis dari sampel. Uji t ini digunakan untuk mengetahui pengaruh masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat apakah bermakna atau tidak. Apabila nilai t hitung $\geq t$ tabel, maka variabel bebas dalam penelitian ini memberikan pengaruh yang bermakna terhadap variabel terikat.

c. Koefisien Determinasi R^2 (*Adjusted R Square*)

Menurut Gujarati dan Porter (2012) R^2 dikenal sebagai koefisien determinasi untuk mengukur *goodness of fit* dari sebuah regresi. Nilai R^2 digunakan untuk melihat seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. R^2 pada persamaan regresi rentan terhadap penambahan variabel independen, dimana semakin banyak variabel independen yang digunakan maka R^2 semakin besar, karena itulah digunakan R^2 *adjusted*.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Asumsi Klasik

a. Hasil Uji Normalitas

Tabel 5.1.

Shapiro-Wilk W test for normal data	
Variabel	Prob > z
Residuals	0.49599

Sumber: Data diolah menggunakan Stata 13

Dari tabel 5.1 dapat dilihat nilai probabilitasnya $0.49599 > 0,05$ (5%) maka residualnya dapat dikatakan berdistribusi normal.

b. Hasil Uji Heteroskedastisitas

Tabel 5.2.

Chi ² (1)	3.11
Pro > Chi ²	0.0778

Sumber: Data diolah menggunakan Stata 13

Berdasarkan tabel 5.2 dapat dilihat bahwa nilai probabilitas chi-squared adalah $0.0778 > 0,05$ ($\alpha = 5\%$), maka dapat disimpulkan bahwa dalam model tidak terdapat masalah heteroskedastisitas.

c. Uji Multikolinearitas

Tabel 5.3.

Variabel	VIF
DH	1.07
EDU	1.03

EXP	1.08
JP	1.11
JH	1.04
WM	1.10

Sumber: Data diolah menggunakan Stata 13

Berdasarkan tabel 5.3 dapat dilihat bahwa hasil uji multikolinieritas pada tabel kolom VIF. Nilai dari VIF dari variabel DH sebesar 1.07, EDU sebesar 1.03, EXP sebesar 1.08, JP sebesar 1.11, JH 1.04, WM sebesar 1.10. Karena nilai VIF dari ke enam variabel tidak lebih besar dari 10, maka dapat dikatakan tidak terjadi multikolinieritas pada ke enam variabel bebas tersebut.

B. Hasil Penelitian (Regresi Metode *Ordinary Least Square*)

Hubungan antara variabel yang memengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK dilakukan dengan pendekatan OLS yang ditampilkan pada tabel berikut:

Hasil Olah data dengan metode OLS

Tabel 5.4.

Ln_income	Coefficient	t-statistic	P-value
Durationhour	0.0195751	2.65	0.009
Educ	0.0130653	1.35	0.181
Expe	0.0119736	3.23	0.002
Jarakpickup	-0.0214879	-1.75	0.084
Jenishp	0.0699932	2.22	0.029
Workmonthly	0.0215993	4.27	0.000
_cons	5.262776	27.33	0.000

R- squared = 0.3785 F-stat = 0.0000

Sumber: Data diolah menggunakan Stata 13

Berdasarkan tabel 5.4 melalui regresi berganda dapat memberikan hasil dengan menggunakan *Ordinary Least Square* (OLS) sebagai berikut:

$$\begin{aligned}
 INC = & 5.262776 + 0.0195751 * DH + 0.0130653 * EDU + \\
 & 0.119736 * EXP - 0.0214879 * JP + 0.0699932 * JH + \\
 & 0.0215993 * WM
 \end{aligned}$$

Dengan nilai konstanta sebesar 5.262776, jika semua variabel independen bernilai nol, maka pendapatan *driver* GO-JEK sebesar 5.262776.

1. Uji F (uji serempak)

Bersarkan tabel 5.4 menggunakan Stata 13 dengan signifikan 0.0000, maka dapat disimpulkan bahwa variabel jam kerja, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan memberikan pengaruh bermakna terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK (variabel jam kerja, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone* dan kerja perbulan secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK).

2. Uji t (uji parsial)

a. Pengaruh t-statistik variabel Jam Kerja

Nilai probabilitas variabel jam kerja sebesar 0.009 dan koefisiennya sebesar 0.0195751. Pada penelitian ini menggunakan alpha 5% (0.05). Memberikan penjelasan bahwa variabel jam kerja mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

b. Pengaruh t-statistik variabel Tingkat Pendidikan

Nilai probabilitas variabel tingkat pendidikan sebesar 0.181 dan koefisiennya sebesar 0.0130653. Pada penelitian ini menggunakan alpha 5% (0.05). Memberikan penjelasan bahwa variabel tingkat pendidikan tidak mempunyai pengaruh terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

c. Pengaruh t-statistik variabel Lamanya Kerja

Nilai probabilitas variabel lamanya kerja sebesar 0.002 dan koefisiennya sebesar 0.0119736. Pada penelitian ini menggunakan alpha 5% (0.05). Memberikan penjelasan bahwa variabel lamanya kerja mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

d. Pengaruh t-statistik variabel Jarak *Pick up*

Nilai probabilitas variabel jarak *pick up* sebesar 0.084 dan koefisiennya sebesar - 0.0214879. Pada penelitian ini menggunakan alpha 10% (0.10). Memberikan

penjelasan bahwa variabel jarak *pick up* mempunyai pengaruh negative dan signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

e. Pengaruh t-statistik variabel *Smartphone*

Nilai probabilitas variabel *smartphone* sebesar 0.029 dan koefisiennya 0.0699932. Pada penelitian ini menggunakan alpha 5% (0.05). Memberikan penjelasan bahwa variabel *smartphone* mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

f. Pengaruh t-statistik variabel Kerja Perbulan

Nilai probabilitas variabel kerja perbulan sebesar 0.000 dan koefisiennya 0.0215993. Pada penelitian ini menggunakan alpha 5% (0.05). Memberikan penjelasan bahwa variabel kerja perbulan mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap variabel pendapatan *driver* GO-JEK.

3. Koefisien determinasi R^2 (*Adjusted R Square*)

Koefisien determinasi ini bertujuan untuk menjelaskan proporsi atau presentase dari total variasi variabel dependen yang dijelaskan oleh variabel independen. Hasil *adjusted R square* yang diperoleh dari estimasi adalah 0,33. Hal ini berarti bahwa 33% variasi dari pendapatan *driver* GO-JEK dapat dijelaskan oleh variabel jam kerja, tingkat pendidikan, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan. Sedangkan sisanya 67 % dijelaskan oleh variabel lain diluar model.

A. Pembahasan (Interpretasi)

1. Jam Kerja

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah 0.0195751. Jika jam kerja naik sebesar 1 jam maka pendapatan *driver* GO-JEK mengalami kenaikan sebesar 0.0195751 persen. Dengan asumsi tingkat pendidikan, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan konstan atau tidak mengalami perubahan.

Hal ini sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri dan Dewi (2017) bahwa hasil pengujian menunjukkan nilai probabilitasnya sebesar (0,000). Jadi dapat disimpulkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Hal tersebut sesuai riset yang dilakukan di lapangan, bahwa jam kerja mempengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK. Semakin banyak jam kerja yang di curahkan untuk bekerja maka pendapatan *driver* GO-JEK semakin tinggi.

2. Tingkat Pendidikan

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap tingkat pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah 0.0130653 dengan nilai probabilitas sebesar 0,181.

Hasil ini sesuai dengan penelitian Giri dan Dewi (2017) bahwa hasil pengujian menunjukan nilai probabilitas sebesar 0,993. Jadi, dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Hal ini sesuai riset di lapangan, bahwa tingkat pendidikan tidak memengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK, karena perusahaan GO-JEK tidak memandang tingkat pendidikan para *driver*.

3. Lamanya Kerja

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa Lamanya Kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah 0.0119736 dengan nilai probabilitas sebesar 0,002. Jika *driver* GO-JEK memiliki lama kerja yang lebih lama satu bulan maka pendapatannya mengalami kenaikan sebesar 0.0119736 persen. Dengan asumsi jam kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan konstan atau tidak mengalami perubahan.

Hasil ini sesuai dengan penelitian Giri dan Dewi (2017) yang menyatakan bahwa hasil pengujian menunjukan nilai probabilitas sebesar 0,001. Jadi dapat disimpulkan bahwa pengalaman kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Denpasar, Bali.

Hal ini sesuai dengan riset di lapangan, yang menyatakan bahwa lamanya kerja memengaruhi pendapatan *driver* GO-JEK. Karena lamanya bekerja membuat *driver* GO-JEK mengetahui kondisi saat orderan sedang ramai.

4. Jarak *Pick Up*

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa jarak *pick up* berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah -0.0214879 dengan nilai probabilitas sebesar 0,084. Jika jarak *pick up* semakin sejauh maka pendapatan *driver* GO-JEK mengalami penurunan. Dengan asumsi jam kerja, lamanya kerja, tingkat pendidikan, *smartphone*, dan kerja perbulan konstan atau tidak mengalami perubahan.

Pengaruh negatif jarak *pick up* bertolak belakang dengan teori. berdasarkan teori semakin jauh jarak tempuh yang dilalui maka semakin tinggi pendapatan yang didapatkan (Tyson dalam Paulley, 2006). Dalam hal ini dapat dijelaskan berdasarkan observasi lapangan yang dilakukan oleh peneliti. Ketika seorang *driver* mengambil penumpang yang jaraknya jauh, akan menyebabkan waktu yang ditempuh semakin lama untuk mengantarkan penumpang, dan orderan yang masuk hanya sedikit, dimana banyaknya orderan berpengaruh terhadap bonus yang diberikan oleh perusahaan GO-JEK. Seorang *driver* akan memperoleh bonus jika dapat mencapai target yang telah ditentukan oleh perusahaan GO-JEK. Hal tersebut dapat dikatakan bahwa jarak *pick up* berpengaruh negatif terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.

5. *Smartphone*

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa *smartphone* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah 0.0699932 dengan nilai probabilitas sebesar 0,029. Jika kualitas *smartphone* semakin bagus maka pendapatan *driver* GO-JEK mengalami kenaikan. Dengan asumsi jam kerja, lamanya kerja, tingkat pendidikan, jarak *pick up*, dan kerja perbulan konstan atau tidak mengalami perubahan.

Teknologi memudahkan para pekerja untuk menghasilkan barang dan dapat meningkatkan produktifitas perkerja dan memengaruhi tingkat pendapatan (Suharyadi, 2004).

Hasil ini sesuai dengan penelitian Utari dan Dewi (2014), menyatakan bahwa teknologi secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan di Kawasan Imam Bonjol Denpasar Barat.

Hal tersebut sesuai riset dilapangan, bahwa *smartphone* berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK. Karena semakin bagus kualitas *smartphone* yang di gunakan maka semakin efektif dalam mengoperasikan aplikasi GO-JEK.

6. Kerja Perbulan

Berdasarkan dari hasil data yang diolah menunjukkan bahwa kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Dimana nilai koefisiennya adalah 0.0215993 dengan probabilitas sebesar 0,000. Jika jumlah hari kerja perbulan bertambah sebanyak satu hari maka pendapatan *driver* GO-JEK mengalami kenaikan sebesar 0.0215993 persen. Dengan asumsi jam kerja, lamanya kerja, tingkat pendidikan, jarak *pick up*, dan *smartphone* konstan atau tidak mengalami perubahan.

Faktor yang memengaruhi kerja perbulan berpengaruh positif adalah ketika seseorang *driver* setiap harinya kerja tanpa ada libur selama sebulan, maka pendapatan seseorang *driver* GO-JEK akan meningkat dan mudah untuk mendapatkan penumpang karena seseorang *driver* tersebut secara otomatis yang di atur oleh perusahaan GO-JEK menjadi prioritas di bandingkan *driver* lain yang kerja per bulannya banyak liburnya. Jadi dapat disimpulkan bahwa seseorang *driver* GO-JEK rajin kerja penuh setiap bulannya maka pendapatan seseorang *driver* tersebut akan meningkat.

PENUTUPAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan tentang Analisis Faktor-faktor yang Memengaruhi Pendapatan *Driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta terdapat beberapa kesimpulan seperti berikut ini:

1. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jam kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, dimana semakin banyak jam kerja yang dicurahkan maka akan menyebabkan pendapatan *driver* GO-JEK semakin meningkat. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri dan Dewi (2017) juga menyatakan bahwa jam kerja berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.

2. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tingkat pendidikan berpengaruh positif dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, dimana tingkat pendidikan tidak berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK di Kota Yogyakarta. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri dan Dewi (2017) juga menyatakan bahwa tingkat pendidikan tidak memiliki pengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.
3. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa lamanya kerja berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, Dimana semakin berpengalaman seorang *driver* GO-JEK maka akan meningkatkan pendapatan *driver* GO-JEK. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Giri dan Dewi (2017) juga menyatakan bahwa lamanya kerja berpengaruh terhadap pendapatan *driver* GO-JEK.
4. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa jarak *pick up* berpengaruh negatif dan signifikan di 10% terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, dimana semakin jauh jarak *pick up* order-an yang diambil *driver* GO-JEK maka akan menurunkan pendapatan.
5. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa *smartphone* berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, semakin bagus kualitas *smartphone* yang digunakan maka semakin tinggi pendapatan yang diperoleh *driver* GO-JEK. Hal tersebut sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Utari dan Dewi (2014) juga menyatakan bahwa teknologi berpengaruh terhadap pendapatan.
6. Berdasarkan hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kerja perbulan berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* GO-JEK, dimana semakin banyak hari yang dicurahkan seorang *driver* untuk bekerja maka pendapatan semakin tinggi.
7. Dari hasil penelitian yang dilakukan secara serempak (simultan) menggunakan uji F, menunjukkan bahwa variabel jam kerja, lamanya kerja, jarak *pick up*, *smartphone*, dan kerja perbulan memberikan pengaruh bermakna terhadap variabel terikat (variabel bebas secara simultan berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat).

DAFTAR PUSTAKA

- Arfida, B. R. 2003. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Arikunto, S. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Basuki, A.T. 2015. *Regresi dalam Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta: Danisa Media.
- Basuki, A.T & Yuliadi, I. 2015. *Ekonometrika*. Yogyakarta: Mitra Pustaka Nuraini (MATAN).
- Borjas, G. 2008. *Labor Economics*. McGraw-Hill: Americas, New York.
- BPKP, Profil Kota Yogyakarta, <http://www.bpkp.go.id/diy/konten/824/Profil-Kota-Yogyakarta>. Diakses 19 Agustus 2018 pk 09.00 WIB.
- BPS. 2015. *Yogyakarta Dalam Angka 2015*. Yogyakarta: Badan Pusat Statistik Provinsi D.I.Yogyakarta.
- Budi, T. P. 2006. *SPSS13.0 Terapan; Riset Statistik Parametrik*. Yogyakarta: C.V Andi Offset.
- Deni, Sejarah Becak di Jogja, <http://www.starjogja.com/2018/02/03/ini-sejarah-becak-di-jogja/> . Diakses 16 Agustus 2018 pk 14.00 WIB.
- Giang, R. R. (2013). Pengaruh Pendapatan Terhadap Konsumsi Buruh Bangunan di Kecamatan Pineleng. *Jurnal EMBA*, Vol.1, No. 3, Hal 248-256.
- Giri, P.C. & Dewi, M. H.U.D. (2017). Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver GO-JEK di Kota Denpasar, Bali. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol.6, No.6, Hal 948-975.
- GOJEK, About GO-JEK , www.go-jek.com . Diakses 12 Januari 2018 pk 09.00 WIB.
- Gujarati, D. N dan Porter D.C. 2012. *Dasar-Dasar Ekonometrika*. Jakarta: Salemba Empat.
- Haryani, S. 2002. *Hubungan Industrial di Indonesia*. Yogyakarta: AMP YKPN.
- Haryono, T, GO-JEK Indonesia, <https://www.triharyono.com/2016/08/go-jek.html>. Diakses 25 September 2018 pk 19.00 WIB.
- Ivan, Menghidupkan Lagi Angkutan Umum di Yogya, [http://krjogja.com/web/news/read/43882/Menghidupkan Lagi Angkutan Umum d i Yogya](http://krjogja.com/web/news/read/43882/Menghidupkan_Lagi_Angkutan_Umum_d_i_Yogya) . Diakses 16 agustus 2018 pk 13.00 WIB.
- KBBI, Arti Kata Pendapatan, <https://kbbi.kata.web.id/pendapatan/>. Diakses 15 April pk 19.00 WIB.
- Lavinda, Go-Jek Guyur Ekonomi Indonesia Hingga Rp 8,2 Triliun <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20180322153129-92-285044/riset-gojek-guyur-ekonomi-indonesia-hingga-rp82-triliun>
- Kuncoro, M. 2003. *Metode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Kuncoro, M. 2013. *Motode Riset untuk Bisnis dan Ekonomi Edisi 4*. Jakarta: Erlangga.
- Kuntjojo. 2009. *Motode Penelitian*. Kediri : Universitas Nusantara PGRI. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Marheni, S., Kirya. I. K & Yulianthini. N. N. (2014). Pengaruh Dana Bantuan Langsung Masyarakat (BLM) Terhadap Pendapatan Bersih Anggota Kelompok Nelayan Tahun 2012. *Jurnal Bisma Universitas Pendidikan Ganesha*, Vol 2.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Murti, B. 2010. *Desain dan Ukuran Sampel untuk Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif di Bidang Kesehatan edisi ke- 2*. Yogyakarta: UGM press

- Nazir, M. 2010. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Notoatmodjo, S. 2010. *Metodologi Penelitian Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Paulley, N., Balcombe, R. & Mackett, R. (2006). The Demand For Public Transport : The Effects Of Fare, Quality Of Service, Income And Car ownership. 24.
- Prasetyo, GO-JEK Beroperasi di Yogya, <https://nasional.tempo.co/read/719439/go-jek-beroperasi-di-yogya-pengemudi-sudah-200-orang/full&view=ok> . Diakses 22 Februari 2018 pk 08.00 WIB.
- Raharjo, E, Protes Penurunan Tarif, Driver GO-JEK Mengadu ke Keraton Yogya, <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3939154/protes-penurunan-tarif-driver-go-jek-mengadu-ke-keraton-yogya> . Diakses 22 Februari 2018 pk 10.00 WIB.
- Sari, A. K. 2015. *Eksternalitas Atas Keberadaan Desa Wisata Candraan*. Yogyakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Muhammadiyah Yogyakarta.
- Sekaran, U. 2011. *Research Methods For Business Edisi 1 and 2*. Jakarta : Salemba Empat
- Soekartawi. 2002. *Faktor-faktor produksi*. Jakarta: Salemba Empat.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Suharyadi, P. 2004. *Statistika Dasar*. Jakarta: PT.Raja Grafindo.
- Sukirno, S. 2008. *Mikroekonomi: Teori Pengantar Edisi Ketiga*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Sumarsono, S. 2003. *Ekonomi Manajemen Sumber Daya Manusia dan Ketenagakerjaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Todaro, M. 2000. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*. Jakarta: Erlangga.
- Toweulu, S. 2001. *Ekonomi Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Utari, T & Dewi, P. M. (2014). Pengaruh Modal, Tingkat Pendidikan dan Teknologi Terhadap Pendapatan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) di Kawasan Imam Bonjol Denpasar Barat. *E-Jurnal EP Unud*, Vol. 3, No. 12, Hal 576-58.