

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER OJEK
ONLINE
(Studi Pada Go-Jek Malang)**

JURNAL ILMIAH

Disusun oleh :

Deddy Cahyadi

135020101111062



**JURUSAN ILMU EKONOMI
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
MALANG
2017**

**FACTORS AFFECTING THE INCOME OF ONLINE
OJEK (MOTORCYCLE TAXY) DRIVERS: A STUDY
TOWARDS GO-JEK MALANG**

SCIENTIFIC JOURNALS

By:

**Deddy Cahyadi
135020101111062**



**DEPARTMENT OF ECONOMICS
FACULTY OF ECONOMICS AND BUSINESS
UNIVERSITY OF BRAWIJAYA
MALANG
2017**

LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL

Artikel Jurnal dengan judul :

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER OJEK ONLINE (Studi Pada Go-Jek Malang)

Yang disusun oleh :

Nama : Deddy Cahyadi
NIM : 135020101111062
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis
Jurusan : S1 Ilmu Ekonomi

Bahwa artikel Jurnal tersebut dibuat sebagai *persyaratan ujian skripsi* yang dipertahankan di depan Dewan Penguji pada tanggal 02 Juni 2017

Malang, 02 Juni 2017

Dosen Pembimbing,

M. Pudjihardjo, SE.,MS.,Dr.,Prof.

NIP. 19520415197412001

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PENDAPATAN DRIVER OJEK ONLINE (Studi Pada Go- Jek Malang)

Deddy Cahyadi
M. Pudjihardjo, SE.,MS.,Dr.,Prof.

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya, Malang
Email : deddycahyadi94@gmail.com

ABSTRACT

Transportasi merupakan kebutuhan turunan yang sulit untuk digantikan karena masyarakat mempunyai kebutuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan kebutuhan yang lainnya. Permintaan untuk transportasi umum ditentukan oleh berbagai macam faktor, faktor kualitas layanan, tingkat tarif dan waktu perjalanan yang umumnya dianggap sebagai yang paling penting. Dengan berkembangnya bisnis melalui media online didukung oleh penetrasi internet yang sangat cepat banyak perusahaan-perusahaan baru dengan platform website (berbasis situs) bermunculan, Belakangan ini beberapa Merek ojek online berhasil merebut pasar, seperti Gojek. Merek Go-Jek telah melekat di benak masyarakat. Ojek online yang ada saat ini tercipta dari adanya hubungan kerja antara pengusaha dengan pengemudi ojek online sebagai pekerja. Pengusaha yang dalam hal ini adalah sebuah perusahaan berbentuk perseroan terbatas menjadi jembatan penghubung antara konsumen dengan para pekerja ojek online. Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif deskriptif dengan responden sejumlah 50 driver gojek yang ada di Kota Malang. Berdasarkan hasil analisis regresi berganda menggunakan program eviews 9, menunjukkan bahwa usia, jam kerja, jumlah penumpang berdampak positif, sedangkan tingkat pendidikan berpengaruh negatif terhadap pendapatan driver gojek.

Kata Kunci : *Transportasi ojek online, Go-jek, Pendapatan driver, Regresi Linier Berganda.*

A. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang amat penting dalam pembangunan ekonomi masyarakat karena akan memperlancar arus barang dan jasa dari tempat asal (produsen) ke tempat tujuan (konsumen). Tingkat kepadatan penduduk berpengaruh signifikan terhadap pelayanan transportasi di suatu wilayah.

Transportasi merupakan kebutuhan turunan yang sulit untuk digantikan karena masyarakat mempunyai kebutuhan ekonomi, kebutuhan sosial, dan kebutuhan yang lainnya. Permintaan untuk transportasi umum ditentukan oleh berbagai macam faktor, faktor kualitas layanan, tingkat tarif dan waktu perjalanan yang umumnya dianggap sebagai yang paling penting (Fearnley, 2013: 75). Menurut Fonseca, dkk. (2010: 125) pelayanan masyarakat, khususnya angkutan kota harus bisa memenuhi kebutuhan pelanggan demi memenuhi pembangunan perekonomian yang berkelanjutan, transportasi bertujuan untuk memberikan pelayanan untuk mempermudah masyarakat dalam bersosialisasi dan mendapatkan barang dan jasa yang diperlukan dengan harga yang murah, cara yang mudah dan dampak yang kecil. Kebutuhan yang diperlukan sopir angkot seperti modal, teknologi dan informasi sangat diperlukan untuk memenuhi kebutuhan dan keinginan pelanggan sehingga dapat mengoptimalkan arus barang dan jasa produksi secara tepat waktu. Mobilitas penduduk menjadi sangat penting di kota-kota besar sebagai konsekuensi dari pembangunan sosial dan ekonomi (Daniel Albalate, 2009).

Seiring perkembangan zaman dan teknologi dari hari ke hari dan masa ke masa, yang tidak dapat dipungkiri, turut mendorong perekonomian yang ditandai dengan meningkatnya kegiatan bisnis. Kegiatan bisnis dewasa kinipun tidak hanya sebatas pada kegiatan perdagangan barang atau penjualan jasa di dunia nyata yang nampak secara fisik semata, kegiatan bisnis sekarang mulai banyak dilakukan melalui media *online*.

Terobosan baru dimunculkan oleh para pengusaha muda yang mengembangkan inovasi baru dalam penyediaan jasa transportasi online, yaitu ojek online. Belakangan ini beberapa Merek ojek online berhasil merebut pasar, seperti Gojek. Merek Go-Jek telah melekat di benak masyarakat, dan belakangan PT Go-Jek Indonesia mulai memiliki kompetitor.

Pengusaha yang dalam hal ini adalah sebuah perusahaan berbentuk perseroan terbatas menjadi jembatan penghubung antara konsumen dengan para pekerja ojek *online*, dengan pembagian hasil

80% (delapan puluh persen) untuk para pekerja dan 20% (dua puluh persen) untuk perusahaan sehingga perusahaan tidak memberikan gaji secara berkala, melainkan para pekerja ojek *online* memperoleh pendapatan dari setiap pesanan yang masuk.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Sharing Ekonomi

Sharing ekonomi atau disebut juga *collaborative consumption* adalah sebuah bentuk model bisnis baru yang didasarkan pada konsep berbagi sumber daya (shared resources). Dari kemampuan untuk berbagi inilah membuat konsumen mendapatkan akses terhadap barang atau jasa yang mereka butuhkan. Maka alih-alih harus membelinya barangnya para konsumen ini lebih baik mencari layanan sharing ekonomi yang ada ketika membutuhkannya. Menurut Rachel Botsman, seorang ahli di bidang *collaborative economy*, membagi *collaborative consumption* ke dalam tiga tipe:

- *Product Service System*.

Sistem ini memungkinkan perusahaan untuk menawarkan barang sebagai jasa, alih-alih menjualnya sebagai produk. Barang yang dimiliki secara pribadi disewakan kepada perorangan (peer-to-peer).

- *Redistribution Market*.

Tipe kedua dari *collaborative economy* menurut Rachel Botsman adalah *Redistribution Market*. tipe kedua ini menyatakan bahwa barang yang telah dimiliki sebelumnya akan dipindahkan dari pihak yang tidak membutuhkan ke tempat yang membutuhkannya.

- *Collaborative Lifestyle*.

Tipe ketiga adalah *collaborative lifestyle*. Menurut Rachel Botsman tipe *collaborative economy* ketiga ini muncul dari kebutuhan atau kegemaran masing-masing individu yang sama untuk bergabung dan saling berbagi atau bertukar aset. Contoh *collaborative economy* tipe ketiga ini adalah individu yang menyewakan ruangan sebagai *co-working space*.

Teori Labor/ Leisure Choice

Satu minggu terdiri dari 168 jam dan masing-masing individu berbeda dalam mengalokasikan jumlah jam tersebut untuk berbagai aktivitas. Diasumsikan bahwa masing-masing individu mempunyai kebutuhan biologis yang tetap seperti makan, tidur dan lain sebagainya yang membutuhkan waktu kurang lebih sebanyak 68 jam per minggunya sehingga terdapat waktu 100 jam dalam satu minggu untuk menentukan pilihan bagi masing-masing individu yang dialokasikan untuk bekerja dan waktu senggang (Kauffman, 1999).

Masing-masing individu mempunyai preferensi yang berbeda-beda dalam menentukan pilihan antara bekerja dan waktu senggang. Kombinasi antara bekerja dan tingkat pendapatan yang dihasilkan dari bekerja ditunjukkan dengan tingkat kepuasan yang akan dicapai oleh individu yang akan digambarkan dalam kurva indifferen.

Teori Produktivitas Kerja

Menurut Simanjuntak (2001:38-42), produktivitas mengandung pengertian filosofis-kualitatif dan kuantitatif-teknis operasional. Secara filosofis-kualitatif, produktivitas mengandung pandangan hidup dan sikap mental yang selalu berusaha untuk meningkatkan mutu kehidupan. Keadaan hari ini harus lebih baik dari hari kemarin, dan mutu kehidupan besok harus lebih baik dari hari ini. Pandangan hidup dan sikap mental yang demikian akan mendorong manusia untuk tidak cepat merasa puas, akan tetapi terus mengembangkan diri dan meningkatkan kemampuan kerja.

Untuk definisi kerja secara kuantitatif, produktivitas merupakan perbandingan antara hasil yang dicapai (keluaran) dengan keseluruhan sumber daya (masukan) yang dipergunakan persatuan waktu. Definisi kerja ini mengandung cara atau metode pengukuran. Walaupun secara teori dapat dilakukan, akan tetapi dalam praktik sukar dilaksanakan, terutama karena sumber daya masukan yang dipergunakan umumnya terdiri atas banyak macam dan dalam proporsi yang berbeda.

Usia dan TPK

Tingkat Partisipasi Kerja (TPK) atau juga sering disebut sebagai Labour Partisipation Rate (LFPR) yang terdapat dalam suatu kelompok penduduk adalah perbandingan angkatan kerja dengan penduduk dalam usia kerja dalam kelompok yang sama. Dengan kata lain TPK adalah

jumlah angkatan kerja dibagi dengan jumlah tenaga kerja dalam kelompok yang sama. Simanjuntak (1998:39) menyatakan bahwa "TPK mula-mula meningkat sesuai dengan pertambahan umur, kemudian menurun kembali menjelang usia pensiun atau umur tua".

C. METODE PENELITIAN

Pendekatan Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kuantitatif yang akan dijelaskan secara deskriptif. Pendekatan kuantitatif adalah pendekatan penelitian tentang data yang dikumpulkan dan dinyatakan dalam bentuk angka-angka dan mengambil jarak antara peneliti dengan objek yang diteliti dengan menggunakan instrumen-instrumen formal, standar dan bersifat mengukur. Sedangkan pendekatan deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan, menjelaskan, atau menggambarkan data dari pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Jenis dan Sumber Data

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Pada penelitian ini, data primer yang digunakan yaitu data hasil pengisian kuisioner oleh driver gojek yang ada di Kota Malang. Sedangkan data sekunder berupa literatur kepustakaan yang berhubungan dengan topik penelitian, sebagai pelengkap dari data primer.

Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh *driver* Gojek yang ada di Kota Malang atau tahun awal pendirian Gojek di Kota Malang sampai tahun 2017.

Sedangkan, sampel dalam penelitian ini menggunakan teori menurut Roscoe yaitu Jika di dalam penelitian akan melakukan analisis dengan multivariate (korelasi atau regresi ganda), maka jumlah anggota sampel minimal 10 kali dari jumlah variabel yang diteliti. Sehingga didapatkan 50 responden *driver* Gojek di Kota Malang yang akan di ambil datanya dengan teknik pengumpulan data purposive sampling.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Transportasi Online

Salah satu ketentuan hukum yang sangat erat kaitannya dengan kegiatan *real time ride sharing* di Indonesia adalah aturan pelaksanaan dari UU 22/2009 dan PP 74/2014 yang diundangkan oleh pemerintah pada tanggal 1 April 2016 yakni Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang lanjutnya disebut Permenhub 32/2016. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam website resminya menyatakan bahwa ketentuan pada Permenhub 32/2016 merupakan payung hukum bagi penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Berdasarkan analisis penulis, Pasal 41 ayat (1) Permenhub 32/2016 merupakan ketentuan yang memberikan implikasi terbesar bagi penyelenggaraan angkutan orang berbasis *real time ride sharing* pada bisnis Gojek dengan dihasilkan implikasi berupa status legalitas pada bisnis tersebut. Pasal 41 ayat (1) memiliki ketentuan bahwa perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi yang memfasilitasi dalam pemberian pelayanan angkutan orang wajib bekerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum. Pasal ini memberikan keterangan bagi perusahaan/lembaga penyedia aplikasi berbasis teknologi informasi untuk tidak dapat mengadakan kerjasama dengan perusahaan angkutan umum yang belum dan tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan umum.

Belum genap setahun implementasi kebijakan Permenhub 32/2016 ditetapkan, Pemerintah melalui Menteri Perhubungan Merevisi PM 32/2016 karena banyaknya gesekan antara sopir angkutan online dan konvensional di lapangan. Ada 11 pokok pembahasan dalam revisi PM 32 Tahun 2016 ini, meliputi 1) jenis angkutan sewa; 2) kapasitas silinder mesin kendaraan; 3) Batas Tarif Angkutan Sewa Khusus; 4) kuota jumlah angkutan sewa khusus; 5) kewajiban STNK berbadan hukum; 6) pengujian berkala/ KIR; 7) Pool; 8) Bengkel; 9) Pajak; 10) Akses Digital Dashboard; dan 11) Sanksi.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Gojek

1. Uji Asumsi Klasik

a. Uji Normalitas

Bila probabilitas hasil uji Jarque-Berra (JB test) lebih besar dari 0,05 H_0 diterima maka residual regresi berdistribusi normal atau normalitas terpenuhi. Hasil uji normalitas dapat dilihat pada tabel 1 berikut:

Tabel 1: Hasil Uji Normalitas

Statistik uji	Nilai sig.	Keterangan
Jarque-Berra	0,887984	Terdistribusi Normal

Sumber: Data Primer diolah, 2017

b. Uji Multikolinieritas

Tabel 2: Hasil Uji Multikolinieritas

Variabel Bebas	VIF	Keterangan
X1	6.911144	Non Multikolinearitas
X2	6.655953	Non Multikolinearitas
X3	3.424078	Non Multikolinearitas
X4	1.094258	Non Multikolinearitas

Sumber: Data Primer diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui variabel bebas dalam penelitian ini memiliki Variance Inflation Faktor lebih kecil dari 10. Sehingga dapat dikatakan tidak terdapat gejala multikolinearitas antara variabel bebas dalam penelitian ini.

c. Uji Heteroskedastisitas

Tabel 3: Hasil Uji Heteroskedastisitas

Uji statistik	Obs*R-squared	Sig.	Keterangan
Harvey	5.910032	0.2060	Tidak Terjadi Heteroskedastisitas

Sumber: Data Primer diolah, 2017

Berdasarkan tabel di atas diketahui bahwa hasil uji Breusch-Pagan Godfrey dan Harvey menghasilkan nilai sig. > 0,05 maka disimpulkan tidak terjadi heteroskedastisitas atau dengan kata lain asumsi tidak terjadi heteroskedastisitas telah terpenuhi.

d. Uji Autokorelasi

Tabel 4: Hasil Uji Autokorelasi

F-statistic	2.363661	Prob. F(2,43)	0.1062
Obs*R-squared	4.952428	Prob. Chi-Square(2)	0.0841

Sumber: Data Primer diolah, 2017

Dapat dilihat dari Tabel 4 di atas nilai Prob. F(2,34) \neq sebesar 0,1062 dapat juga disebut sebagai nilai probabilitas F hitung. Sehingga dapat disimpulkan bahwa asumsi tidak terdapat autokorelasi telah terpenuhi.

2. Uji Hipotesis

a. Koefisien Determinasi (R^2)

Tabel 5: Hasil Koefisien Determinasi (R^2)

R Square	Adjusted R Square
0.965083	0.961979

Sumber: Data Pribadi 2017, diolah

Berdasarkan pada Tabel 4.11 model regresi tersebut memiliki koefisien determinasi (adjusted R^2) sebesar 0.961979. Dapat disimpulkan bahwa kontribusi variabel independen yang terdiri dari variabel tingkat usia (X_1), jumlah penumpang (X_2), jam kerja (X_3), dan tingkat pendidikan (X_4) dapat mempengaruhi variabel dependen pendapatan *driver* Gojek (Y) sebesar 96% dan sisanya sebesar 4% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak dibahas dalam penelitian ini.

b. Uji F (Simultan)

Tabel 6: Hasil Uji F

Prob(F-statistic)	0.000000
-------------------	----------

Sumber: Data Pribadi 2017, diolah

Hasil uji F dapat dilihat pada tabel 4.10 di atas. Nilai prob. F (Statistic) sebesar 0,000000 lebih kecil dari tingkat signifikansi 0,05 sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi yang diestimasi layak digunakan untuk menjelaskan pengaruh usia, jumlah penumpang, jam kerja, dan tingkat pendidikan terhadap variabel terikat pendapatan *driver* gojek.

c. Uji t (Parsial)

Tabel 7: Hasil Uji t

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	9.864608	0.173362	56.90164	0.0000
LOG(X1)	0.245506	0.067600	3.631729	0.0007
LOG(X2)	0.549609	0.066704	8.239573	0.0000
LOG(X3)	0.151201	0.047234	3.201122	0.0025
LOG(X4)	-0.120447	0.064157	-1.877390	0.0670
R-squared	0.965083	Mean dependent var	12.19297	

Sumber: Data Pribadi diolah, 2017

Nilai prob. t hitung dari variabel bebas $\log(X_1)$ sebesar 0,0007 yang lebih kecil dari 0,05 sehingga variabel bebas $\log(X_1)$ berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat $\log(Y)$ pada alpha 5% atau dengan kata lain, Tingkat usia berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan *driver* Gojek pada taraf keyakinan 95%.

Variabel bebas $\log(X_2)$ terhadap variabel terikat $\log(Y)$, karena nilai prob. t hitung (0,0000) yang lebih kecil dari 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa variabel bebas $\log(X_2)$ berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat $\log(Y)$ pada alpha 5% atau dengan kata lain, jumlah penumpang berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan *driver* Gojek pada taraf keyakinan 95%.

Untuk variabel bebas $\log(X_3)$ sebesar 0,0025 yang lebih kecil dari 0,05 sehingga variabel bebas $\log(X_3)$ signifikan terhadap variabel terikat $\log(Y)$ pada alpha 5% atau dengan kata lain, jam kerja berpengaruh signifikan terhadap Pendapatan *driver* Gojek pada taraf keyakinan 95%. Dan variabel bebas yang terakhir adalah $\log(X_4)$ sebesar 0,0670 lebih besar dari 0,05 sehingga dapat dikatakan variabel bebas $\log(X_4)$ berpengaruh tidak signifikan terhadap variabel terikat $\log(Y)$ pada alpha 5% atau dengan kata lain, Tingkat pendidikan berpengaruh tidak signifikan terhadap Pendapatan *driver* Gojek pada taraf keyakinan 95%.

Dampak Variabel Usia Terhadap Pendapatan *driver* Gojek

Variabel usia (X_1) berpengaruh/berdampak positif terhadap variabel pendapatan *driver* gojek dengan nilai signifikan sebesar 0.0007. Hasil estimasi ini sesuai dengan hipotesis penelitian. Koefisien regresi untuk variabel ini adalah positif, artinya semakin besar tingkat usia produktif para *driver* gojek, maka pendapatan *driver* gojek akan mengalami peningkatan. Hasil ini sejalan dengan pendapatan penelitian Sudarsani (2015) yang mengatakan bahwa tingkat umur berpengaruh langsung positif dan signifikan terhadap jumlah jam kerja.

Simanjuntak (1998:39) juga memperkuat hal tersebut dengan pernyataannya yang menyatakan semakin bertambah usia seseorang dalam hal tenaga kerja, maka tanggung jawab terhadap keluarganya semakin besar terutama yang sudah berkeluarga. Dengan demikian alokasi waktu yang selanjutnya cenderung menurun sejalan dengan menuanya usia seseorang atau tenaga kerja diatas usia produktif (20-40 tahun), pada suatu titik puncak tertentu maka kemampuan fisiknya semakin berkurang yang menyebabkan pendapatan kerjanya menurun.

Dampak Variabel Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan *driver* Gojek

Pada penelitian ini variabel jumlah penumpang (X_2) berpengaruh/berdampak positif terhadap pendapatan *driver* gojek secara signifikan, dengan nilai signifikan sebesar 0,0000. Hasil estimasi ini sesuai dengan hipotesis penelitian.

Hasil ini sejalan dengan pendapatan penelitian oleh Jura (2016) yang mengatakan bahwa variabel jumlah penumpang bernilai positif dan berpengaruh signifikan terhadap pendapatan sopir.

Dampak Variabel Jam Kerja Terhadap Pendapatan *driver* Gojek

Curahan jam kerja merupakan jumlah kerja yang dicurahkan untuk setiap tenaga kerja selama proses produksi. Jika jam kerja yang dicurahkan tinggi maka pendapatan kerja juga akan semakin tinggi. Seorang yang bekerja akan dihadapkan pada berbagai macam jenis pekerjaan, mengelola rumah tangga, bekerja mencari nafkah guna menambah pendapatan keluarganya dan lain sebagainya akan menyita banyak waktu yang tersedia baginya.

Pada penelitian ini variabel jumlah penumpang (X_3) berpengaruh/berdampak positif terhadap pendapatan *driver* gojek secara signifikan, hasil penelitian ini sama dengan yang dikemukakan penelitian terdahulu oleh Siswanto (2013) jam bekerja mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan sopir angkutan pedesaan di terminal Arjasa. Pada hasil uji regresi linier berganda terhadap variabel jam bekerja menunjukkan bahwa jam bekerja secara parsial berpengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan supir angkot angkutan desa di terminal Arjasa Kabupaten Jember.

Dampak Variabel Tingkat Pendidikan Terhadap Pendapatan *driver* Gojek

Pendidikan di Indonesia menganut konsep pendidikan seumur hidup, bertolak dari suatu pandangan bahwa pendidikan adalah unsur esensial sepanjang seseorang. Pada penelitian ini variabel jumlah penumpang (X_4) berpengaruh/berdampak negatif terhadap pendapatan *driver* gojek secara tidak signifikan.

Karena menjadi *driver* di perusahaan gojek pendidikan bukanlah batas dalam menentukan jenjang karir tenaga kerja untuk mendapatkan pendapatan yang lebih baik, karena semua jenjang pendidikan akan menjadi sama atau selaras ketika menjadi *driver* gojek. Yang membedakan adalah produktivitas *driver* tersebut.

E. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data tentang tingkat usia, jumlah penumpang, jam kerja dan tingkat pendidikan terhadap pendapatan *driver* Gojek di Kota Malang diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Faktor tingkat usia, jumlah penumpang, jam kerja, dan tingkat pendidikan secara bersama-sama mempengaruhi pendapatan *driver* gojek di Kota Malang.

2. Faktor tingkat usia secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* gojek di Kota Malang, karena semakin produktif umur *driver* gojek maka akan semakin baik performa *driver* gojek tersebut, sehingga pendapatan yang di peroleh semakin besar.
3. Faktor jumlah penumpang mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* gojek di Kota Malang, karena semakin banyak jumlah penumpang atau orderan maka pendapatan yang di peroleh juga semakin besar, dan semakin jumlah orderan yang diterima akan diakumulasikan menjadi point yang dapat di tukarkan menjadi bonus berupa uang yang diberikan kepada *driver* gojek.
4. Faktor jam kerja secara parsial mempunyai pengaruh positif dan signifikan terhadap pendapatan *driver* gojek.
5. Faktor tingkat pendidikan mempunyai pengaruh yang negative dan tidak signifikan terhadap pendapatan *driver* gojek di Kota Malang, karena di perusahaan gojek tidak menetapkan pendidikan sebagai jenjang karir *driver* tersebut, melainkan performa dari setiap *driver* tersebut yang menentukan pendapatan dan jenjang karirnya.

Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan di atas, maka dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut :

1. Harus ada hubungan yang tidak merugikan salah satu pihak antara perusahaan dan *driver*, karena *driver* adalah mitra dari perusahaan gojek, sehingga seharusnya mereka dilibatkan dalam pengambilan keputusan atau menentukan salah satu perwakilan dari *driver* gojek sebagai perwakilan dalam setiap kegiatan diskusi dengan internal perusahaan atau manajemen gojek. Contoh ketika perusahaan menaikkan tarif, para *driver* tidak dapat memberikan masukan apapun, dan penerimaan yang terlalu banyak *driver* dalam waktu singkat membuat para *driver* susah mencari penumpang, seharusnya ada batasan kuota di setiap wilayah sehingga ke para *driver* tidak susah mendapatkan orderan namun, namun tetap kebutuhan konsumen terhadap gojek dapat terpenuhi.
2. Memperbaiki sistem aplikasi *driver* gojek yang sering eror.
3. Memfilter para *driver* yang bekerja menjadi *driver* sebagai pekerjaan sampingan dan *driver* yang menjadikan pekerjaan menjadi *driver* sebagai pekerjaan utama, untuk di prioritaskan dalam menerima orderan atau penumpang, agar dapat mempertahankan pendapatan untuk memenuhi kebutuhan sebagai pekerjaan utama.
4. Memberikan stimulus kepada para *driver* yang mempunyai loyalitas terhadap perusahaan gojek.

Daftar Pustaka

- Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar - Dasar Ekonomi Transportasi*. Makasar: Graha Ilmu.
- Badan Pusat Statistik. 2009. *Tenaga Kerja Jawa Timur*. Di akses dari www.bps.go.id. Pada tanggal 20 Januari 2017
- Badan Pusat Statistik. 2014. *Anggaran Pendapatan Negara*. Jakarta. Di akses dari www.bps.go.id. Pada tanggal 19 Januari 2017
- Badan Pusat Statistik. 2015. *Kota Malang dalam Angka*. Malang: Badan Pusat Statistik Kota Malang.
- Dessler, G. 2009. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Index.
- Debrina Dia, Setiyawati. 2009. Analisis Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Kabupaten Jember.
- Dimas, P. 2015. Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Tenaga Kerja Wanita Pada Industri Manik-Manik Di Desa Tutul Kecamatan Balung Kabupaten Jember. *Artikel ilmiah mahasiswa. Jurusan Ilmu Ekonomi Studi Pembangunan*, Fakultas Ekonomi, Universitas Jember.
- Effendi, S. 1989. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta : Erlangga.
- Furi, N. 2011. *Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pedagang Kaki Lima di Rest Area Jembatan Penyeberangan Suramadu*.
- Gellerman, S.W. 1987. *Motivasi & Produktivitas (Terjemahan S. Wandoyo)*. Jakarta: PT. Pustaka Binaman Pressindo.
- Gujarati, Damodar. 2003. *Ekonometrika Dasar*. Jakarta: Penerbit Erlangga. Terjemahan : Sumarno Zain.
- Hadikusumo, K. Dkk. 1996. *Pengantar Pendidikan*. Semarang: IKIP Semarang Press.
- Hairulsyah, 2006. Kajian tentang Transportasi di Kota Medan dan Permasalahannya (Menuju Sistem Transportasi yang berkelanjutan). *Jurnal Pembangunan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau*, Volume 1 No.3 h. 110-120.
- Hasbianto, Indra. 2015. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota di Surakarta. Skripsi.
- Irawan dan Suparmoko. 2008. *Ekonomika Pembangunan*. Yogyakarta: BPFE.
- Jura, Desnal Christian. 2016. Pengaruh Kenaikan Harga BBM dan Jumlah Penumpang Terhadap Pendapatan Sopir Angkot di Kota Manado. *Jurnal berkala ilmiah efisiensi*. Vol. 16 Nomor 1.
- Kaufman, dan Julie Hotchkiss, 1999. *The Economics Of Labor Market, Fifth Edition. The Dryden Press*.
- Liebert, R.M., & Neale, J.M. 1977. *Psychology: A Contemporary View*. New York: John Willey & Sons.
- Mc Connell, Campbell. R., Brue, Stanley L., dan Macpherson David A, 1999. *Contemporary Labor Economics, Fifth Edition. McGraw-Hill Irwin Companies, Inc., Printed Singapore*.
- Mubyarto. 1990. *Peluang Kerja dan Berusaha di Pedesaan*. Yogyakarta: BPFE UGM.

Muliawan, Hendra. 2016. ANALISIS PENDAPATAN SOPIR ANGKUTAN KOTA SEBELUM DAN SESUDAH PEMBANGUNAN TERMINAL MENGWI. *E-JURNAL EKONOMI PEMBANGUNAN UNIVERSITAS UDAYANA* Vol.5, No12

Mulyadi. 2003. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Ni Putu Sudarsani. Dkk. 2015. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pendapatan Pekerjaan Perempuan Migran Di Industri Pengrajin Tedung Bali Kecamatan Mengwi Kabupaten Badung. *E-Jurnal Ekonomi dan Bisnis Universitas Udayana*. Hal 522-536.

Olvera Diaz, Lourdes. 2016. Earning a living, but at what price? Being a motorcycle taxi driver in a sub-Saharan African city. *Journal of Transport Geography* Vol. 55

Panggabean, S., Mutiara. 2004. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bogor: Ghalia Indonesia.

Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Kota Malang 2010-2030. 2011

Simanjuntak. P.J, 1985. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia* Penerbit FEUI (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), Jakarta.

Simanjuntak. P.J, 1985. *Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Penerbit FEUI (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia), Jakarta.

Simanjuntak. P.J, 1995. *Peningkatan Produktivitas Dari Mutu Pelayanan Sektor Pemerintah*. Jakarta: Dewan Produktivitas Nasional Depnaker.

Simanjuntak. P.J, 2001. *Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia: Jakarta.

Simanjuntak. P.J, 1990. *Pengantar Ekonomi Sumberdaya Manusia*. Jakarta: LPFE-UI.

Siswanto, Dwi. 2013. *Faktor yang mempengaruhi pendapatan sopir angkutan pedesaan terminal arjasa kabupaten jember*. Skripsi.

Sonny Sumarsono. 2009. *Teori Kebijakan Publik Ekonomi Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Sudarman, A. 1990. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta: BPFE UGM.

Sudarman, A. 1990. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta: BPFE UGM. Wambraw, D. 2007. *Tingkat Partisipasi Penduduk Wantia dalam Pasar Kerja di Irian Jaya*. Universitas Cendrawasih, Irian Jaya.

Sudarman, A.1992. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta: BPFE UGM. Kurniawan, Gusti. 2010. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Produktivitas Tenaga Kerja*.

Sudarman, Ari. 1990. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta : BPFE-UGM.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan.

Wambraw, D. 2007. *Tingkat Partisipasi Penduduk Wantia dalam Pasar Kerja di Irian Jaya*. Universitas Cendrawasih, Irian Jaya.

Wirosuhardjo. 1996 Pengembangan Sumber Daya Manusia jakarta : Rineka Cipta

www.bps.go.id. Diakses tanggal 30 Oktober 2016

www.wikipedia.co.id. Diakses pada tanggal 8 desember 20