

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR  
YANG MEMPENGARUHI PRODUKTIVITAS KERJA  
PADA SEKTOR JASA  
(STUDI KASUS PENGEMUDI GO-CAR DI DKI  
JAKARTA)**

**JURNAL ILMIAH**

**Disusun oleh :**

**VADYEGA QANAYADESHTRA ALMATSIER  
145020101111015**



**JURUSAN ILMU EKONOMI  
FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS  
UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
MALANG  
2018**

## LEMBAR PENGESAHAN PENULISAN ARTIKEL JURNAL

Artikel Jurnal dengan judul :

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR  
YANG MEMPENGARUHI PRODUKTIVITAS KERJA  
PADA SEKTOR JASA  
(Studi Kasus Pengemudi GO-CAR Di DKI Jakarta)**

Yang disusun oleh :

Nama : Vadyega Qanayadeshtra Almatsier  
NIM : 145020101111015  
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 26 April 2018

Malang, 26 April 2018  
Dosen Pembimbing,

Prof. Dr. Khusnul Ashar, SE., MA  
NIP. 195508151984031002

**ANALISIS FAKTOR – FAKTOR  
YANG MEMPENGARUHI PRODUKTIVITAS KERJA  
PADA SEKTOR JASA  
(STUDI KASUS PENGEMUDI GO-CAR DI DKI JAKARTA)**

**Vadyega Qanayadeshtra Almatsier, Khusnul Ashar**  
Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya  
Email: vadyegaalmatsier@gmail.com

**ABSTRAK**

*Permasalahan rendahnya produktivitas tenaga kerja di Indonesia menggambarkan bahwa sumber daya manusia yang melimpah masih belum dapat dimanfaatkan secara efektif. Kondisi tersebut mendorong masyarakat untuk aktif menerapkan bisnis online sebagai salah satu langkah untuk meningkatkan produktivitas kerja. Bisnis online yang sedang berkembang dan marak digunakan adalah bisnis online bidang jasa yaitu transportasi online dimana bisnis ini mengundang masyarakat untuk menjadi tenaga kerja (pengemudi). Fokus penelitian ini yaitu transportasi online roda empat dimana peneliti memilih perusahaan GO-JEK dalam artian adalah fitur GO-CAR sebagai objek yang akan diteliti khususnya yang berlokasi di DKI Jakarta. Hadirnya transportasi online dapat menyerap tenaga kerja namun menimbulkan permasalahan yaitu probabilitas untuk mendapatkan pesanan/order. Hal ini karena saat ini jumlah pengemudi lebih banyak dari jumlah pesanan (supply>demand). Fenomena ini berdampak pada terganggunya produktivitas kerja pengemudi. Penelitian ini berfokus pada konsep produktivitas kerja Simanjuntak (1985) khususnya pada faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja yaitu kualitas dan kemampuan, sarana pendukung, dan supra sarana. Tujuan penelitian ini yaitu untuk mengetahui faktor kualitas dan kemampuan, sarana pendukung, dan supra sarana berpengaruh atau tidak terhadap produktivitas kerja pengemudi GO-CAR di DKI Jakarta. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif dengan menggunakan metode pendekatan survey berupa kuesioner. Teknik sampling menggunakan metode purposive sampling dengan sampel penelitian adalah pengemudi GO-CAR sebanyak 70 responden berdasarkan teori Roscoe. Variabel bebas diturunkan dari setiap faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja menurut Simanjuntak (1985) yaitu variabel lama bekerja di bidang pengemudi (X1), lama pendidikan formal (X2), pendapatan (X3), dan frekuensi sakit (X4). Sedangkan variabel terikat yaitu produktivitas kerja (Y). Teknik analisis data menggunakan analisis regresi berganda dengan menggunakan uji asumsi klasik, uji hipotesis dan pembahasan deskriptif menggunakan skala likert mengenai setiap pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat serta pembahasan deskriptif mengenai fenomena probabilitas yang dikaitkan dengan kondisi pengemudi di lapangan saat ini sebagai data pendukung hasil penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel lama bekerja di bidang pengemudi (X1) dan lama pendidikan formal (X2) tidak berpengaruh signifikan terhadap produktivitas kerja (Y). Kemudian variabel pendapatan (X3) dan frekuensi sakit (X4) berpengaruh signifikan terhadap produktivitas kerja (Y) pengemudi GO-CAR di DKI Jakarta.*

*Kata kunci: Produktivitas Kerja, Transportasi Online, Probabilitas*

---

**A. PENDAHULUAN**

Indonesia merupakan salah satu negara berkembang dengan predikat memiliki jumlah penduduk nomor empat terbesar di dunia. Negara kepulauan ini terlibat dengan berbagai masalah yang ada di dalamnya, salah satunya yaitu masalah rendahnya produktivitas tenaga kerja. Menurut data dari *Asian Productivity Organization* (2017), GDP per pekerja Indonesia hanya sebesar 24.3 Dolar Amerika dimana Indonesia masih kalah saing dengan negara-negara lain khususnya negara tetangga di kawasan ASEAN. Hal ini membuktikan bahwa jumlah sumber daya manusia Indonesia yang

berlimpah kurang dapat dimanfaatkan atau kurang efektif dalam bekerja. Bisnis *online* hadir sebagai salah satu cara untuk meningkatkan produktivitas kerja. Indonesia sedang dalam tahap transisi menuju modern dimana bisnis *online* mulai tumbuh dan berkembang. Bisnis *online* tersebut dibantu dengan kekuatan teknologi untuk mempermudah dan memperlancar aktivitas transaksi. Dengan teknologi, semua bisa berbelanja bahkan tanpa perlu datang ke pusat perbelanjaan. Semua kondisi tersebut karena andilnya faktor globalisasi. Berbagai bisnis-bisnis *online* tumbuh dan memanfaatkan *social media* sebagai media untuk mengembangkan usaha mereka. Platform kerja digital mengubah pasar tenaga kerja di seluruh dunia. Platform kerja digital ini telah membawa beberapa keuntungan efisiensi bagi perekonomian. Bisnis *online* dikemas dalam berbagai bentuk. Sedangkan selain bidang produk, terdapat bidang bisnis *online* di Indonesia yang sedang berkembang beberapa tahun ini, bisnis tersebut adalah bisnis yang bergerak di bidang jasa yaitu transportasi *online*

Penggunaan transportasi *online* di Indonesia khususnya di kota-kota besar seperti DKI Jakarta semakin marak di konsumsi oleh seluruh golongan masyarakat mulai dari golongan berpendapatan menengah kebawah sampai ke golongan berpendapatan tinggi. Teknologi dalam bisnis ini berbasis aplikasi *online* dimana konsep dari transportasi *online* pelanggan hanya tinggal memesan dan memilih ingin menggunakan kendaraan roda dua atau roda empat melalui aplikasi di *smart phone* serta harga yang sudah di tentukan di awal sehingga pelanggan tidak takut ketika kondisi lalu lintas sedang macet pun argo tidak akan naik. Fasilitas ini sangat membantu masyarakat dalam beraktivitas mengingat tidak perlu repot-repot mencari angkutan di jalan, cukup memesan dan menunggu. Contoh perusahaan transportasi *online* yakni seperti GO-JEK, GRAB, dan UBER yang sudah beroperasi di berbagai kota-kota di Indonesia. Jika pada transportasi konvensional kecenderungan pelanggan untuk menggunakan transportasi adalah *supply* mengikuti penumpang, maka transportasi *online* sebaliknya yakni penumpang yang mengikuti *supply* dimana perusahaan yang tergabung dalam sektor ini sering kali mengadakan promo-promo menarik sehingga lambat laun dengan bantuan teknologi yang aksesnya mudah dijangkau serta aktif beroperasi seperti ini akan berpotensi menimbulkan kondisi ketergantungan. Hal ini sesuai dengan hukum penawaran yakni berjalan linier. Semua kembali kepada pilihan pelanggan, apakah nyaman dengan transportasi *online* atau konvensional karena pasti punya pandangan masing-masing.

Pada penelitian ini, fokus penelitian ada pada transportasi *online* roda empat (mobil) dimana peneliti memilih perusahaan GO-JEK dalam artian adalah fitur GO-CAR sebagai objek yang akan diteliti khususnya di kota DKI Jakarta. Alasan penulis memilih fokus roda empat karena jika di lihat pada data menurut (BPS, 2017) tentang jumlah kendaraan bermotor di DKI Jakarta, persentase pertumbuhan per tahun mobil merupakan yang paling tinggi yaitu sebesar 6,48% dimana kondisi tersebut menggambarkan bahwa banyak penduduk yang memiliki dan ingin memiliki mobil pribadi entah dengan membayar langsung maupun cicilan (mengingat saat ini mudah sekali cara memiliki mobil) baik golongan menengah kebawah ataupun atas. Apalagi mungkin saja satu orang memiliki mobil lebih dari satu kendaraan. Menarik bila salah satu masyarakat yang tergolong dalam kondisi tersebut bisa saja menjadikan sebagai peluang untuk menjadi pengemudi. Alasan lain karena belum ada yang meneliti bidang roda empat sehingga memacu peneliti sebagai pelopor penelitian.

Kemudian alasan penulis memilih GO-CAR karena GO-CAR yang tergabung dalam PT GO-JEK merupakan pelopor transportasi *online* di Indonesia dimana memiliki pengemudi yang beragam latar belakang dan perusahaan paling diminati oleh pengemudi karena paling menguntungkan. Menguntungkan karena menurut (mozaic.mataharimall.com, 2016), mitra GO-CAR paling menguntungkan karena alasan tarif. Ungkapan tersebut bisa dibilang betul karena beberapa mitra yang peneliti coba ajak diskusi saat memesan GO-CAR juga berkata demikian. Dengan mitra yang banyak, penelitian akan lebih mudah. Alasan lain agar penelitian ini lebih fokus pada satu objek dan penulis ingin mengamati produktivitas kerja pengemudi dimana pengemudi sebagai representatif dari GO-CAR. Sedangkan alasan penulis mengambil kota DKI Jakarta karena marakannya penggunaan di kota tersebut dimana Jakarta sebagai pusat perekonomian dan bisnis di Indonesia memiliki mobilitas yang tinggi sehingga penggunaan transportasi *online* pun tinggi.

Kemudian bila membicarakan pendapatan mitra GO-CAR terbilang relatif karena setiap pengemudi memiliki jam kerja masing-masing dimana konsepnya adalah semakin pengemudi produktif mengambil pelanggan (*trip*) maka semakin banyak pendapatan pengemudi. Menurut hasil disukusi, rata-rata jika pengemudi aktif melakukan *trip* jika dihitung per bulan pendapatan kotor bisa mencapai Rp 15 juta rupiah dimana pengemudi biasanya mencari bonus harian melalui poin yang didapat ketika sudah mencapai 14 poin sehari. Jika dibandingkan dengan UMR DKI Jakarta yang pada tahun 2018 menurut perkataan Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan dalam (tribunnews.com, 2017) nominalnya sebesar Rp 3.648.035 tentu pendapatan pengemudi jauh 4 kali lipat dari UMR. Ketika pengemudi jarang melakukan *trip*, rata-rata pendapatan pengemudi tetap di atas UMR DKI Jakarta. Cukup menggiurkan namun tantangannya adalah konsistensi dalam melakukan *trip* demi menjaga atau meningkatkan produktivitas kerja. Semakin kesini, jumlah pengemudi GO-CAR semakin bertambah. Hal ini baik karena dapat menyerap tenaga kerja. Namun di sisi lain terdapat efek kurang baiknya yakni berdampak pada berkurangnya kesempatan pengemudi dalam memperoleh panggilan perjalanan (*supply > demand*). Hal ini membuat pengemudi berada pada kondisi ketidakpastian dalam memperoleh pendapatan yang mungkin sudah direncanakan oleh pengemudi mengingat jam kerja pengemudi bersifat fleksibel.

Penelitian ini fokus pada konsep produktivitas kerja Simanjuntak (1985), dimana beliau membagi definisi produktivitas kerja dalam tiga jenis yaitu secara filosofis, definisi kerja, dan teknis operasional. Masing-masing definisi memiliki makna tersendiri. Peneliti merasa perlu untuk mengangkat topik ini dikarenakan transportasi *online* merupakan salah satu jalur favorit bagi para tenaga kerja dari berbagai latar belakang ekonomi yang berbeda-beda dimana dapat berpotensi mendorong pertumbuhan ekonomi serta meningkatnya produktivitas kerja. Seseorang dikatakan produktif atau tidak dalam bekerja pun dipengaruhi oleh berbagai faktor-faktor dan dalam bidang jasa seperti transportasi *online* banyak sekali tantangan serta hal menarik untuk diteliti. Simanjuntak (1985: 30) juga mengklasifikasikan faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja yaitu:

- a) Kualitas dan kemampuan;
- b) Sarana pendukung;
- c) Supra Sarana.

Berdasarkan uraian di atas, peneliti ingin membahas lebih lanjut mengenai seberapa signifikan dan berpengaruh kah faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja khususnya pada bidang jasa teknologi transportasi *online*. Penelitian dengan topik ini juga penting untuk di kaji agar dapat menjawab kesempatan serta produktivitas kerja yang merata khususnya di Kota DKI Jakarta maka dari itu penelitian ini berjudul “Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas Kerja Pada Sektor Jasa (Studi Kasus Pengemudi GO-CAR Di DKI Jakarta)”.

## **B. KAJIAN PUSTAKA**

### **Teori Produktivitas Kerja**

Produktivitas menurut Simanjuntak (1985: 30) dibagi ke dalam tiga klasifikasi definisi yaitu filosofis, definisi kerja, dan teknis operasional. Secara filosofis, produktivitas mengandung pandangan hidup dan sikap mental yang selalu berusaha untuk meningkatkan mutu kehidupan. Keadaan hari ini harus lebih baik dari 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 justru akan mengembangkan diri dan meningkatkan kemampuan kerja. Pengertian secara definisi kerja, produktivitas merupakan perbandingan antara hasil yang dicapai (*keluaran/output*) dengan keseluruhan sumber daya (*masukan/input*) yang digunakan per satuan waktu. Sumber daya masukan termasuk di dalamnya tanah, gedung, mesin, bahan mentah, dan sumber daya manusia. Definisi kerja mengandung cara atau metode pengukuran. Secara teori mudah dilakukan, namun secara praktek sulit dilakukan karena pada umumnya *input* yang digunakan beragam dan proporsinya berbeda-beda.

Pengertian secara teknis operasional, produktivitas mengandung makna peningkatan produktivitas yang dapat terwujud dalam empat bentuk antara lain sebagai berikut:

- a) Jumlah produksi yang sama dapat diperoleh dengan menggunakan sumber daya yang lebih sedikit; dan/atau
- b) Jumlah produksi yang lebih besar dapat dicapai dengan menggunakan sumber daya yang kurang; dan/atau
- c) Jumlah produksi yang lebih besar dapat dicapai dengan menggunakan sumber daya yang sama; dan/atau
- d) Jumlah produksi yang jauh lebih besar diperoleh dengan penambahan sumber daya yang relatif lebih kecil.

Produktivitas masing-masing faktor produksi dapat dilakukan baik secara individu maupun bersamaan. Dalam hal ini peningkatan produktivitas manusia merupakan sasaran strategis karena peningkatan produktivitas faktor-faktor lain sangat bergantung pada kemampuan tenaga manusia yang memanfaatkannya.

Faktor-faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja menurut Simanjuntak (1985: 30-32) dapat digolongkan pada tiga kelompok yaitu:

- 1) Menyangkut Kualitas Dan Kemampuan Fisik Karyawan  
Kualitas dan kemampuan karyawan dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, latihan, motivasi kerja, etos kerja, mental, dan kemampuan fisik karyawan.
- 2) Sarana Pendukung  
Sarana pendukung untuk peningkatan produktivitas kerja karyawan dapat dikelompokkan pada dua golongan yaitu:
  - a) menyangkut lingkungan kerja termasuk didalamnya teknologi dan cara produksi, sarana dan peralatan produksi yang digunakan, tingkat keselamatan dan kesehatan kerja, dan suasana dalam lingkungan kerja. Perbaikan di bidang lingkungan kerja dapat menumbuhkan kegairahan, semangat, dan kecepatan kerja;
  - b) menyangkut kesejahteraan karyawan yang tercermin dalam sistem pengupahan dan jaminan sosial serta jaminan kelangsungan kerja. Perbaikan di bidang pengupahan dan jaminan sosial dapat menumbuhkan motivasi kerja dan meningkatkan kemampuan fisik karyawan. Adanya kepastian atas kelangsungan pekerjaan dan penghasilan yang akan diperoleh hingga masa tua merupakan daya pendorong besar untuk peningkatan produktivitas kerja.
- 3) Supra Sarana  
Aktivitas perusahaan dipengaruhi oleh apa yang terjadi diluarnya. Kemampuan manajemen menggunakan sumber-sumber secara maksimal dan menciptakan sistem kerja yang optimal, akan menentukan tinggi rendahnya produktivitas kerja karyawan. Perannya yakni untuk mengkombinasikan dan mendayagunaan semua sarana produksi, menerapkan fungsi-fungsi manajemen, menciptakan sistem kerja dan pembagian kerja, menempatkan orang yang tepat pada pekerjaan yang tepat, serta menciptakan kondisi lingkungan kerja yang aman dan nyaman. Secara umum faktor manajemen sangat berperan dalam peningkatan produktivitas kerja karyawan perusahaan baik secara langsung melalui perbaikan pengorganisasian dan tata kerja yang memperkecil pemborosan dan keborosan penggunaan sumber-sumber maupun secara tidak langsung melalui fasilitas latihan serta perbaikan penghasilan dan jaminan sosial karyawan.

### **Teori Produksi**

Produksi pada umumnya merupakan proses membuat atau menghasilkan barang dan jasa yang diawali dari *input* kemudian menghasilkan hasil berupa *output*. Menurut Mankiw (2007) dalam (Lesmana, 2014) menjelaskan bahwa faktor produksi adalah *input* yang digunakan untuk menghasilkan *output* barang dan jasa. Dua faktor produksi yang paling penting adalah modal dan tenaga kerja.

Sedangkan yang dimaksud dengan fungsi produksi adalah hubungan antara *input* dan *output* yang dinyatakan dalam angka (Case & Fair, 2006: 176) dalam (Mufidha, 2017). Fungsi produksi dapat diformulasikan secara umum sebagai berikut:

$$Q = F(K, L, R, T)$$

Keterangan:

Q = Jumlah *output* yang dihasilkan selama periode tertentu

K = Jumlah modal yang dipergunakan

L = Jumlah tenaga kerja yang dipergunakan

R = Sumber Daya

T = Teknologi

Menurut Malone (1981) dalam (Mufidha, 2017) sifat fungsi produksi diasumsikan tunduk pada suatu hukum yang disebut *The Law of Diminishing Return* atau hukum kenaikan hasil berkurang. Hukum ini menyatakan bahwa jika penggunaan satu *input* (tenaga kerja) ditambah *input-input* lain tetap maka setiap *output* yang dihasilkan dari setiap tambahan satu unit *input* (tenaga kerja) yang ditambahkan tadi mula-mula naik tetapi kemudian seterusnya menurun hingga mencapai nilai negatif. Jika *input* tersebut terus ditambahkan dan menyebabkan total produksi menurun walaupun pada awalnya mencapai titik maksimum. Dengan demikian pada hakikatnya hukum hasil lebih yang semakin berkurang memiliki hubungan diantara tingkat produksi dan jumlah tenaga kerja yang digunakan dapat dibedakan menjadi tiga tahap (Sukirno, 2009: 196) dalam (Mufidha, 2017) yaitu :

- 1) Tahap pertama: produksi total mengalami pertambahan yang semakin cepat;
- 2) Tahap kedua: produksi total pertambahannya semakin lambat;
- 3) Tahap ketiga: produksi total semakin lama semakin berkurang.

Teori produksi adalah proses memanfaatkan *input* menjadi *output* (Joesron dan Fathorrazi, 2012) dalam (Izzati, 2016). Fungsi produksi terdiri dari dua macam yaitu fungsi produksi dengan satu *input* dan fungsi produksi dengan dua *input*. Menurut Multifiah (2011: 31), dalam mempelajari teori produksi dengan satu *input* variabel (sederhana) diasumsikan bahwa:

- 1) Hanya ada satu *input* yang variabel;
- 2) *Input* variabel tersebut dapat dikombinasikan dengan satu *input* tetap (*fixed input*) dengan proporsi yang beda untuk memproduksi berbagai tingkat *output*.

Jadi tingkat *output* yang diproduksi tergantung kepada atau merupakan fungsi dari *input* yang digunakan dalam memproduksi *output* tersebut disebut dengan fungsi produksi.

Sedangkan menurut Multifiah (2011: 35) dalam teori produksi dengan dua *input* variabel memiliki asumsi:

- 1) Hanya terdapat dua *input* variabel;
- 2) Adanya keterbatasan biaya produksi;
- 3) Kedua variabel *input* tersebut dapat saling mensubstitusi walaupun dalam batas tertentu.

Setiap fungsi produksi memiliki fenomena yang digambarkan oleh kurva. Teori produksi dengan satu *input* variabel digambarkan oleh kurva produksi sedangkan dua *input* variabel digambarkan oleh kurva *isoquant* dan *isocost*. Kurva *isoquant* menunjukkan berbagai kombinasi teknis antara dua buah *input* variabel secara efisien yang menghasilkan jumlah *output* tertentu (Nicholson dan Colledge, 2002) dalam (Izzati, 2016). Ciri-ciri kurva *isoquant* adalah turun dari kiri atas ke kanan bawah, cembung ke arah titik origin, dan tidak saling berpotongan. Pergeseran kurva *isoquant* yang semakin ke kanan menunjukkan tingkat output semakin tinggi. Hal yang menarik dari kurva *isoquant* adalah adanya kombinasi *input* yang berbeda-beda, namun tetap menghasilkan tingkat *output* yang sama. Kemudian kurva *isocost* menunjukkan kombinasi dua *input* berbeda yang bisa dibeli produsen pada tingkat biaya sama. Semakin dekat garis *isocost* dengan titik origin, maka semakin kecil pengeluaran yang dikeluarkan produsen. Begitu juga sebaliknya (Joesron dan Fathorrazi, 2012) dalam (Izzati, 2016).

## C. METODE PENELITIAN

### Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan adalah menggunakan penelitian deskriptif dan kuantitatif. Menurut Sukardi (2003: 14), penelitian deskriptif adalah metode yang berusaha menggambarkan kegiatan penelitian yang dilakukan pada objek tertentu secara jelas dan sistematis. Kemudian penelitian kuantitatif menurut (Al, 2005) dalam (Wijaya, 2013: 34) bertujuan menguji hipotesis mengenai fenomena tertentu, menggunakan sistem yang lebih kaku, format pertanyaan yang tertutup, dan menggunakan metode yang sangat terstruktur. Penelitian kuantitatif akan memudahkan proses pengolahan data yang bentuknya berupa angka.

### Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ditentukan agar lebih fokus serta untuk mempermudah proses rangkaian penelitian. Lokasi penelitian berada di Ibu Kota DKI Jakarta. Penentuan lokasi tersebut atas dasar ketersediaan pengemudi yang lebih banyak dan juga status DKI Jakarta sebagai pusat perbisnisan, mengingat judul skripsi yang peneliti ambil lebih marak penggunaannya di kota-kota besar salah satunya di Ibu Kota DKI Jakarta yang juga sebagai kota pelopor adanya GO-CAR. Jumlah pengemudi lebih banyak melihat jumlah penduduk di DKI Jakarta yang jumlahnya sangat banyak. Menurut data statistik yang di publikasikan oleh BPS Prov. DKI Jakarta (2017) menunjukkan bahwa penduduk DKI Jakarta berjumlah 10.350.023 juta jiwa. Hal tersebut akan mendorong terjadinya berbagai aktivitas serta berpotensi melahirkan kemacetan karena tingginya volume kendaraan. *Tom-Tom Traffict* dalam (citizen.liputan6.com, 2017) mempublikasikan data terkait kota-kota dengan tingkat kemacetan di dunia dimana DKI Jakarta menduduki peringkat tiga kota termacet di dunia. Maka dari itu kota DKI Jakarta cocok menjadi lokasi penelitian.

### Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data (primer) dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan metode kuesioner atau angket. Kuesioner akan diberikan kepada pengemudi GO-CAR di DKI Jakarta. Kemudian pengumpulan data (sekunder) dalam penelitian ini diambil dari literatur, studi pustaka yang berhubungan dengan penelitian (baik lokal maupun internasional), internet (artikel maupun berita terkait), dan Badan Pusat Statistik (BPS).

### Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah pengemudi roda empat transportasi *online* GO-CAR yang beroperasi di kota DKI Jakarta. Pada penelitian ini jumlah populasi tidak diketahui karena data spesifiknya tidak tersedia sehingga penentuan sampel menggunakan teori Roscoe dalam (Saidani, Rachman, dkk, 2013) mengenai saran ukuran sampel dalam suatu penelitian yang layak yaitu antara 30 hingga 500 sampel. Penelitian ini menggunakan sampel berjumlah 70 dimana 70 sampel tersebut diambil datanya dari berbagai sudut kota DKI Jakarta. Pada penelitian ini teknik yang digunakan dalam mengumpulkan sampel adalah teknik *nonprobability sampling* dengan teknik *purposive sampling*. *Nonprobability sampling* merupakan teknik yang setiap anggota populasi tidak memiliki kesempatan atau peluang yang sama sebagai sampel. *Purposive Sampling* adalah teknik yang memiliki tujuan untuk memahami informasi tertentu pada sumber tertentu.

### Teknik Analisis Data

Teknik analisis data pada penelitian ini menggunakan analisis regresi berganda. Uji statistik linear berganda digunakan untuk menguji signifikan atau tidaknya hubungan lebih dari dua variabel melalui regresinya dimana regresi linear berganda yaitu suatu model dimana variabel tak bebas tergantung pada dua atau lebih variabel yang bebas (Firdaus, 2011: 120). Pada penelitian ini pengolahan dan analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis program SPSS. Secara matematika dapat dinyatakan dalam bentuk umum fungsi, Model persamaannya dapat digambarkan sebagai berikut:

$$Y = \alpha + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \beta_3 X_3 + \beta_4 X_4 + \epsilon$$

Keterangan:

- Y : Produktivitas Kerja
- $\alpha$  : Konstanta
- $\beta_1 - \beta_4$  : Koefisien
- X1 : Lama bekerja di bidang pengemudi
- X2 : Lama pendidikan formal
- X3 : Pendapatan
- X4 : Frekuensi sakit
- $\epsilon$  : Variabel pengganggu atau *error*

Uji asumsi klasik dilakukan karena persyaratan yang harus dipenuhi pada model regresi linier berganda. Tujuannya untuk mengetahui apakah model estimasi telah memenuhi kriteria ekonometrika, dalam arti tidak terjadi penyimpangan yang cukup serius dari asumsi-asumsi yang harus dipenuhi dalam metode *Ordinary Least Square* (OLS). Terdapat empat uji asumsi klasik yang digunakan yaitu:

- 1) Uji Normalitas, Metode ini digunakan untuk mengetahui apakah dalam suatu model regresi, variabel dependen atau terikat, variabel independen atau bebas, dan keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak (Sujarweni, 2015: 225). Uji normalitas dapat dilakukan dengan menggunakan uji *Kolmogorov-Smirnov* pada SPSS. Jika hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai signifikansi  $> 0,05$ , maka terdistribusi normal;
- 2) Uji Autokorelasi, Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya korelasi antara variabel pengganggu pada periode tertentu dengan variabel sebelumnya (Sujarweni, 2015: 225). Untuk pengujian autokorelasi dapat menggunakan metode *Run Test*. Jika hasil pengujian menunjukkan bahwa nilai signifikansi  $> 0,05$  maka tidak terjadi autokorelasi;
- 3) Uji Multikolinearitas, Uji ini digunakan untuk mengetahui apakah pada model regresi ditemukan korelasi antar variabel bebas (Sujarweni, 2015: 227). Uji ini dapat menggunakan metode *Tolerance* dan *VIF*. Jika nilai *Tolerance*  $> 0,10$  maka tidak terjadi multikolinieritas. Begitu juga sebaliknya. Kemudian jika nilai *VIF*  $< 10,00$  maka tidak terjadi multikolinearitas dan begitu juga sebaliknya;
- 4) Uji Heteroskedastisitas, Uji ini adalah suatu keadaan dimana varians dan kesalahan pengganggu tidak konstan untuk semua variabel (Sujarweni, 2015: 226). Uji heteroskedastisitas dapat menggunakan metode uji *Scatterplots*. Dasar pengambilan keputusan untuk Uji Heteroskedastisitas *Scatterplots* adalah dengan melihat ciri-ciri heteroskedastisitas (jika semua ciri-ciri terpenuhi maka tidak terjadi heteroskedastisitas) sebagai berikut:
  - a) titik-titik data menyebar di atas dan di bawah atau di sekitar angka 0;
  - b) titik-titik tidak mengumpul hanya di atas atau di bawah saja;
  - c) penyebaran titik-titik data tidak berpola;
  - d) penyebaran titik-titik data tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali.

Uji Hipotesis yang digunakan pada penelitian ini dengan cara melihat perbandingan observasi dengan angka tabel pada masing-masing uji dengan derajat batasan tertentu.  $H_0$  berarti variabel bebas (X) tidak berpengaruh terhadap variabel terikat (Y), sedangkan  $H_1$  adalah sebaliknya. Berikut penjelasannya:

- 1) Uji statistik T, digunakan untuk menunjukkan seberapa jauh pengaruh satu variabel independen atau variabel penjelas secara individual dalam menerangkan variabel dependen (Ghozali, 2005) dalam (Sujarweni, 2015: 229). Dasar pengambilan keputusan Uji T yaitu dengan melihat nilai signifikansinya. Apabila  $< 0,05$  maka berpengaruh signifikan dan berlaku sebaliknya. Cara lain dengan membandingkan t hitung (*t-stat*) dengan *t-table*. Apabila *t-stat*  $> t-table$ , maka hipotesis alternatif diterima yang menyatakan bahwa variabel independen secara individual memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Hal tersebut juga berlaku sebaliknya;

- 2) Uji statistik F, digunakan untuk membuktikan apa ada pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen secara simultan (Sujarweni, 2015: 228). Dasar pengambilan keputusan uji F yaitu dengan melihat nilai signifikansinya. Apabila  $< 0,05$  maka berpengaruh signifikan variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen dan berlaku sebaliknya. Cara lain dengan membandingkan nilai  $f$  hitung ( $f\text{-stat}$ ) dengan  $f\text{ table}$ . Apabila  $f\text{-stat} > f\text{ table}$  maka dikatakan berpengaruh signifikan variabel independen secara bersama-sama terhadap variabel dependen dan berlaku juga sebaliknya;
- 3) Uji  $R^2$ , digunakan untuk menghitung besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (Sujarweni, 2015: 228). Nilai koefisien determinasi adalah diantara nol sampai satu. Nilai yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel bebas memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel terikat.

Penelitian ini juga menggunakan analisis deskriptif menggunakan skala likert mengenai setiap pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat serta pembahasan deskriptif mengenai fenomena probabilitas yang dikaitkan dengan kondisi pengemudi di lapangan saat ini sebagai data pendukung hasil penelitian.

## D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### Hasil Analisis Regresi Berganda

Berdasarkan pengolahan secara statistik, diperoleh persamaan sebagai berikut:

$$Y = -6,417 - 0,017X_1 + 0,229X_2 + 0,649X_3 - 0,245X_4 + e$$

Dari persamaan tersebut dapat diinterpretasikan sebagai berikut:

- 1) Konstanta dari persamaan regresi ini menunjukkan nilai sebesar -6,417 artinya apabila tidak terdapat kontribusi variabel  $X_1$  hingga  $X_4$ , maka produktivitas kerja bernilai -6,417;
- 2) Setiap pertambahan 1% pada lama bekerja di bidang pengemudi akan mengurangi produktivitas kerja sebesar 0,017 dengan asumsi variabel lain dianggap konstan;
- 3) Setiap pertambahan 1% pada lama pendidikan formal akan meningkatkan produktivitas kerja sebesar 0,229 dengan asumsi variabel lain dianggap konstan;
- 4) Setiap pertambahan 1% pada pendapatan akan meningkatkan produktivitas kerja sebesar 0,649 dengan asumsi variabel lain dianggap konstan;
- 5) Setiap pertambahan 1% pada frekuensi sakit akan mengurangi produktivitas kerja sebesar 0,245 dengan asumsi variabel lain dianggap konstan

### Hasil Uji Asumsi Klasik

- 1) Uji Normalitas, pada uji ini menggunakan metode *Kolmogorov-Smirnov*. Hasil pada uji ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar 0,200. Dasar pengambilan keputusan untuk uji normalitas *Kolmogorov-Smirnov* adalah dengan melihat nilai Asymp. Sig. (2-tailed). Jika nilai signifikansi  $> 0,05$  maka nilai residual berdistribusi normal. Sebaliknya jika nilai signifikansi  $< 0,05$  maka nilai residual tidak berdistribusi normal. Dapat disimpulkan bahwa nilai signifikansi yang ditunjukkan pada Asymp. Sig. (2-tailed) adalah 0,200 atau  $> 0,05$  yang berarti nilai residual berdistribusi normal.
- 2) Uji Autokorelasi, pada uji ini menggunakan metode *runs test*. Hasil pada uji ini menunjukkan bahwa nilai signifikansi sebesar 0,149. Dasar pengambilan keputusan untuk uji autokorelasi *Run Test* adalah dengan melihat nilai Asymp. Sig. (2-tailed). Jika nilai Asymp. Sig. (2-tailed)  $> 0,05$  maka tidak terjadi autokorelasi. Sebaliknya jika nilai Asymp. Sig. (2-tailed)  $< 0,05$  berarti terjadi autokorelasi. Dapat disimpulkan bahwa nilai Asymp. Sig. (2-tailed) sebesar 0,149 yang berarti  $> 0,05$  sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi autokorelasi.
- 3) Uji Multikolinearitas, pada uji ini menggunakan metode *Tolerance* dan *VIF*. Hasil pada uji ini menunjukkan bahwa nilai setiap *Tolerance*  $> 0,10$  dan *VIF*  $< 10,00$ . Dasar pengambilan keputusan untuk Uji Multikolinearitas *Tolerance* dan *VIF* adalah dengan melihat nilai

*Tolerance* dan *VIF*. Jika nilai *Tolerance* > 0,10 maka tidak terjadi multikolinearitas. Sebaiknya jika nilai *Tolerance* < 0,10 terjadi multikolinearitas. Kemudian langkah selanjutnya dengan melihat nilai *VIF*. Jika nilai *VIF* < 10,00 maka tidak terjadi multikolinearitas. Sebaliknya jika nilai *VIF* > 10,00 terjadi multikolinearitas. Berdasarkan tabel 4.6 di atas, dapat diketahui nilai *Tolerance* setiap variabel bebas > 0,10 dan nilai *VIF* setiap variabel bebas < 10,00 yang berarti tidak terjadi multikolinearitas.

- 4) Uji Heteroskedastisitas, pada uji ini menggunakan metode *scatterplots*. Hasil penelitian menunjukkan ciri-ciri titik-titik data menyebar di atas & di bawah atau di sekitar angka 0; Titik-titik tidak mengumpul hanya di atas atau di bawah saja; penyebaran titik-titik data tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melbar kembali; dan penyebaran titik-titik data tidak berpola. Berdasarkan ciri-ciri tersebut, dapat diketahui bahwa seluruh ciri-ciri terpenuhi sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terjadi heteroskedastisitas.

### Hasil Uji Hipotesis

Uji T, berdasarkan hasil pengolahan data maka dapat di lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1 Hasil Uji T

Variabel	t	Sig.
X1	-0.233	0.816
X2	1.011	0.316
X3	15.285	0.000
X4	-2.962	0.004

Sumber: Data diolah peneliti, 2018

Dasar pengambilan keputusan dalam uji T adalah dengan melihat nilai signifikansi dan membandingkan t hitung dengan t tabel. Jika nilai signifikansi < 0,05 atau t hitung > t tabel maka terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dengan kata lain H1 diterima dan H0 ditolak. Sebaliknya jika nilai signifikansi > 0,05 atau t hitung < t tabel maka tidak terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dengan kata lain H1 ditolak dan H0 diterima. Diketahui t tabel sebesar 1,997 ( $\alpha / 2 : n-k-1$ ). Berikut adalah penjelasan dari masing-masing variabel:

- 1) Nilai signifikansi X1 sebesar 0,816 > 0,05 dan t hitung 0,233 < t tabel 1,997. Dapat disimpulkan bahwa H0 di terima dan H1 ditolak atau tidak terdapat pengaruh signifikan variabel X1 terhadap Y;
- 2) Nilai signifikansi X2 sebesar 0,316 > 0,05 dan t hitung 1,011 < t tabel 1,997. Dapat disimpulkan bahwa H0 diterima dan H1 ditolak atau tidak terdapat pengaruh signifikan variabel X2 terhadap Y;
- 3) Nilai signifikansi X3 sebesar 0,000 < 0,05 dan t hitung 15,285 > t tabel 1,997. Dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak atau terdapat pengaruh signifikan variabel X3 terhadap Y;
- 4) Nilai signifikansi X4 sebesar 0,004 < 0,05 dan t hitung 2,962 > 1,997. Dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak atau terdapat pengaruh signifikan variabel X4 terhadap Y.

Uji F, berdasarkan hasil pengolahan data maka dapat di lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 2 Hasil Uji F

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	23.340	4	5.835	107.957	0.000
Residual	3.513	65	0.054		
Total	26.853	69			

Sumber: Data diolah peneliti, 2018

Dasar pengambilan keputusan untuk uji F adalah dengan melihat nilai signifikansi dan membandingkan F hitung dengan F tabel. Jika nilai signifikansi  $< 0,05$  atau F hitung  $> F$  tabel maka terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dengan kata lain H1 diterima dan H0 ditolak. Sebaliknya jika nilai signifikansi  $> 0,05$  atau F hitung  $< F$  tabel maka tidak terdapat pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat. Dengan kata lain H1 ditolak dan H0 diterima. Diketahui F tabel sebesar 2,51 (k ; n-k). Berdasarkan hasil pengolahan, nilai signifikansi  $0,000 < 0,05$  dan f hitung  $107,957 > F$  tabel 2,51 maka dapat disimpulkan bahwa H1 diterima dan H0 ditolak sehingga variabel terikat produktivitas kerja dapat dipengaruhi secara signifikan dan bersamaan oleh seluruh variabel bebas.

Uji R Square, berdasarkan hasil pengolahan data maka dapat di lihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 3 Hasil Uji R Square

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0.932	0.869	0.861	0.232

Sumber: Data diolah peneliti, 2018

Dasar pengambilan keputusan dengan melihat nilai *Adjusted R Square*. Berdasarkan tabel di atas, nilai menunjukkan 0,861 atau 86,1% yang berarti pengaruh variabel bebas secara simultan terhadap variabel terikat sebesar 86,1%. Sedangkan 13,9% sisanya akan dipengaruhi oleh variabel-variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini. Kemudian Koefisien korelasi (hubungan antara variabel bebas terhadap variabel terikat) pada kolom R menunjukkan angka 0,932 yang berarti hubungan variabel bebas dengan variabel terikat termasuk kategori korelasi sangat kuat karena berada di rentan 0,75-0,99.

#### Analisis deskriptif menggunakan skala likert

Setiap variabel bebas memiliki karakteristiknya sendiri apakah berpengaruh signifikan atau tidak terhadap Y. Hasil pada analisis ini sebagai data pendukung untuk penelitian guna menggambarkan keadaan di lapangan langsung. Metode yang dipakai menggunakan skala likert dimana didapat dari hasil penyebaran kuesioner. Setiap variabel akan dilihat total meannya apakah mengarah kepada setuju atau tidak. Hasil penyebaran kuesioner menggunakan skala likert menunjukkan bahwa:

- 1) Total mean pada variabel Y menunjukkan angka 3.63 yang berarti mayoritas pengemudi cenderung di antara jawaban netral dan setuju dengan pernyataan yang sudah diajukan peneliti yakni pada produktivitas kerja diukur dengan jumlah *orderan* dalam satu minggu terakhir.
- 2) Total mean pada variabel X1 adalah 2.75 berarti dapat disimpulkan bahwa pengemudi memiliki kecenderungan memilih jawaban di antara tidak setuju dan netral dimana hal tersebut berarti pengemudi tidak setuju bahwa lama bekerja di bidang pengemudi berpengaruh terhadap produktivitas kerja.

- 3) Total mean variabel X2 adalah 2.96 yang menunjukkan bahwa pengemudi cenderung memilih jawaban di antara tidak setuju dan netral dimana hal tersebut berarti pengemudi tidak setuju bahwa lama pendidikan formal berpengaruh terhadap produktivitas kerja.
- 4) Total mean pada variabel X3 adalah 3.66. Dapat disimpulkan pengemudi cenderung memilih jawaban di antara netral dan setuju dimana hal tersebut berarti pengemudi setuju bahwa pendapatan berpengaruh terhadap produktivitas kerja 3.35. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi memiliki kecenderungan dalam memilih jawaban di antara netral dan setuju dimana hal tersebut berarti pengemudi setuju bahwa frekuensi sakit berpengaruh terhadap produktivitas kerja.
- 5) Total mean pada variabel X4 adalah 3.35. Dapat disimpulkan bahwa pengemudi memiliki kecenderungan dalam memilih jawaban di antara netral dan setuju dimana hal tersebut berarti pengemudi setuju bahwa frekuensi sakit berpengaruh terhadap produktivitas kerja.

#### **Pengaruh Variabel lama bekerja dibidang pengemudi (X1) terhadap produktivitas kerja (Y).**

Berdasarkan hasil uji statistik khususnya uji T, dapat diketahui bahwa variabel lama bekerja di bidang pengemudi (X1) tidak memiliki pengaruh secara signifikan atau nyata terhadap variabel produktivitas kerja (Y). Nilai koefisien negatif berarti menunjukkan bahwa variabel ini memiliki hubungan berlawanan arah dengan produktivitas kerja sebagai variabel terikat. Fenomena tidak berpengaruhnya variabel lama bekerja di bidang pengemudi ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Aprilyanti (2017) dimana peneliti tersebut mengamati juga variabel masa kerja yang merupakan sinonim dari lama bekerja. Penelitian tersebut tidak berpengaruh karena rata-rata pengalaman kerja yang hampir sama sehingga kemampuan pun juga hampir sama.

Hasil uji statistik yang menyatakan lama bekerja di bidang pengemudi tidak berpengaruh terhadap produktivitas kerja GO-CAR sesuai dengan kenyataan di lapangan dimana ketika seorang calon pengemudi masuk ke dalam bidang tersebut, tentu dapat dengan mudah bekerja mengingat pekerjaan ini adalah pekerjaan informal dan aktivitas mengemudikan kendaraan adalah hal yang mudah dilakukan semua orang asalkan memenuhi syarat seperti memiliki kendaraan sendiri, SIM, STNK, dan tentunya bisa mengemudikan kendaraan. Berdasarkan hasil kuesioner yang disebar oleh peneliti, rata-rata pengemudi mempunyai lama bekerja 1-3 tahun dengan tingkat produktivitas kerja yang beragam. Kemudian dari pernyataan “saya merasa lama bekerja di bidang pengemudi berpengaruh terhadap aktivitas pekerjaan” dapat diperoleh 31,43% memilih sangat tidak setuju yang berarti faktor lama bekerja di bidang pengemudi ini tidak berpengaruh melainkan bergantung pada pengemudi itu sendiri apakah mau mengambil pesanan atau tidak mengingat jam kerja sebagai pengemudi GO-CAR fleksibel.

#### **Pengaruh variabel lama pendidikan formal (X2) terhadap produktivitas kerja (Y).**

Berdasarkan hasil uji statistik khususnya uji T, dapat diketahui bahwa variabel lama pendidikan formal (X2) tidak memiliki pengaruh signifikan atau tidak nyata terhadap variabel produktivitas kerja (Y). Nilai koefisien positif berarti menunjukkan bahwa variabel ini berjalan linear dengan produktivitas kerja sebagai variabel terikat. Fenomena tidak berpengaruhnya variabel lama pendidikan formal terhadap produktivitas kerja sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Pandapotan, 2013). Pada penelitian tersebut pendidikan tidak berpengaruh terhadap produktivitas kerja karena produktif atau tidaknya karyawan ditentukan oleh target produksi yang ditetapkan oleh karyawan. Kemudian hasil tidak berpengaruh pada variabel pendidikan juga diperkuat oleh penelitian Ramadhan (2017) dimana peneliti tersebut tingkat pendidikan tidak menjadi tolak ukur dalam besarnya produktivitas karena perusahaan GO-JEK menciptakan kesempatan kerja yang dapat menyerap tenaga kerja yang tergolong berpendidikan rendah.

Kondisi ini sesuai dengan penelitian di lapangan dimana berdasarkan kuesioner yang disebar oleh peneliti kepada pengemudi rata-rata pengemudi adalah lulusan D3 dan S1. Kemudian pada pernyataan “saya merasa lama pendidikan formal yang telah ditempuh pengemudi berpengaruh pada aktivitas pekerjaan saya” diperoleh 21,43% menjawab tidak setuju. Hal tersebut menggambarkan bahwa pendidikan formal yang singkat tidak berpengaruh terhadap jenis pekerjaan ini. Tingginya faktor pendidikan tidak menentukan besarnya produktivitas, melainkan adanya kemampuan dan keterampilan lebih yang dipunya menentukan besarnya produktivitas kerja pengemudi.

### **Pengaruh variabel pendapatan (X3) terhadap produktivitas kerja (Y)**

Berdasarkan hasil uji statistik khususnya uji T, dapat diketahui bahwa variabel pendapatan (X3) memiliki pengaruh signifikan atau nyata terhadap variabel produktivitas kerja (Y). Nilai koefisien positif berarti menunjukkan bahwa variabel ini bergerak linear dengan produktivitas kerja sebagai variabel terikat. Nilai koefisien yang besar juga menunjukkan bahwa variabel ini dominan terhadap produktivitas kerja. Hasil ini sesuai dengan hipotesis penelitian yang dirumuskan oleh peneliti sebelumnya (sarana pendukung) dan juga sesuai dengan kondisi di lapangan bahwa ketika pengemudi GO-CAR memiliki pendapatan yang tinggi maka akan mendorong pengemudi tersebut meningkatkan atau menambahkan produktivitas kerjanya.

Hasil tersebut sesuai dengan penelitian yang dilakukan oleh (Rahman, 2013). Keputusan seseorang untuk bekerja lebih baik adalah besaran pendapatan yang diterimanya sebagai mana bahwa gaji dan upah memberikan sumber motivasi kepada pegawai untuk bekerja secara efektif dan efisien. Dalam arti lain gaji dan upah memotivasi kenaikan produktivitas kerja karyawan. Kemudian juga didukung oleh penelitian Suprayogaswara (2017) terkait tingkat upah (termasuk pendapatan) dapat berpengaruh signifikan terhadap produktivitas karena dengan meningkatnya tingkat upah, maka akan memotivasi seorang tenaga kerja untuk bekerja lebih giat dan disiplin sehingga mereka dapat dikatakan produktif sebagai tenaga kerja.

Berdasarkan kuesioner yang disebar oleh peneliti dalam pernyataan “saya rela menambah jam kerja saya demi mendapatkan pendapatan yang lebih banyak” diperoleh yang menjawab sangat setuju sejumlah 61,43%. Hal tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar pengemudi GO-CAR mau dan rela menambah jam kerjanya untuk mendapatkan pendapatan yang lebih banyak dari biasanya sehingga timbul meningkatnya produktivitas kerja. Hasil penelitian sesuai dengan kondisi di lapangan dimana pendapatan menjanjikan menjadi salah satu iming-iming yang PT-GOJEK berikan kepada calon tenaga kerja sehingga ketika sudah masuk ke dalam lingkungan tenaga kerja, pengemudi pun cenderung memilih untuk meningkatkan produktivitas kerjanya demi mendapatkan pendapatan yang lebih banyak.

### **Pengaruh variabel frekuensi sakit (X4) terhadap produktivitas kerja (Y)**

Berdasarkan hasil uji statistik khususnya uji T, dapat diketahui bahwa variabel frekuensi sakit (X4) memiliki pengaruh signifikan atau nyata terhadap variabel produktivitas kerja (Y). Nilai koefisien negatif berarti menunjukkan bahwa variabel ini berlawanan arah dengan produktivitas kerja sebagai variabel terikat. Produktivitas kerja akan menurun ketika frekuensi sakit yang diderita oleh pengemudi meningkat atau bertambah. Hasil ini sesuai dengan hipotesis penelitian yang telah dirumuskan oleh peneliti sebelumnya (supra sarana) dan juga sesuai dengan kondisi di lapangan secara langsung karena sakit akan bersentuhan langsung dengan aktivitas pekerjaan sehari-hari.

Variabel ini minim penelitian terdahulu yang menggunakan variabel serupa, namun dalam rangka memperkuat hasil uji statistik peneliti melakukan penyebaran kuesioner kepada pengemudi dimana pada pernyataan “saya tetap menjalankan aktivitas pekerjaan seperti biasa sebagai pengemudi GO-CAR saat sakit” dapat diperoleh responden yang memilih sangat tidak setuju 47,14% dimana menggambarkan bahwa pengemudi saat sakit lebih memilih istirahat daripada mengambil *orderan*. Kondisi ini merupakan pilihan yang tepat dimana lebih mementingkan keselamatan daripada penghasilan semata. Dengan pola kerja yang demikian, tentu pekerjaan pun bisa lebih efektif dan efisien. Maka dari itu sangat penting untuk menjaga kesehatan untuk tetap menjaga produktivitas kerja. Jadi dapat disimpulkan bahwa dengan adanya penyakit yang diderita oleh pengemudi akan membuat pengemudi lebih memilih istirahat sehingga akan mengganggu produktivitas kerjanya.

### **Fenomena di lapangan terkait kondisi pengemudi GO-CAR saat ini terhadap produktivitas kerja**

Pada pembahasan kali ini, peneliti akan mengulas terkait fenomena pengemudi GO-CAR saat ini terhadap produktivitas kerja dimana pembahasan akan dilakukan secara deskriptif guna menggambarkan serta mendukung hasil penelitian yang sudah di jelaskan sebelumnya. Fitur GO-CAR menjadi salah satu fitur andalan yang dikeluarkan oleh PT GO-JEK Indonesia. Kebutuhan untuk memenuhi aktivitas yang banyak dan mobilitas tinggi membuat fitur ini sangat terasa manfaatnya,

khususnya di kota DKI Jakarta. Dewasa ini, pekerjaan sebagai pengemudi GO-CAR (pekerjaan informal) semakin diminati. Hal tersebut karena iming-iming bonus yang ditawarkan sangat menggiurkan dibandingkan dengan perusahaan lain. Bonus tersebut di dapat dari akumulasi poin yang dicapai pengemudi setiap harinya. Nominal bonus berbeda-beda setiap daerahnya dimana studi kasus pada penelitian ini (DKI Jakarta) termasuk ke dalam area perhitungan poin Jabodetabek.

Semakin berjalannya waktu, GO-CAR terus aktif bergerak dalam roda transportasi *online*. Terbukti jumlah pengemudi GO-CAR di DKI Jakarta semakin bertambah. Hal tersebut tidak terlepas dari faktor lahan pekerjaan sempit serta rendahnya kesempatan kerja di DKI Jakarta khususnya di sektor formal. Menurut (tribunnews.com, 2018), jumlah pengemudi taksi *online* per perusahaan di Indonesia mencapai angka 175.000 pengemudi. Maka dari itu pemerintah membatasi atau memberikan kuota pengemudi untuk setiap daerah guna membuat persaingan sehat dimana area Jabodetabek dibatasi dengan jumlah 36.510 pengemudi. Jika kita membagi rata (dengan tiga perusahaan besar taksi *online*) dari kuota tersebut, maka setiap perusahaan termasuk GO-CAR kurang lebih memiliki pengemudi sebanyak 12.000 kepala. Hal inilah yang menimbulkan permasalahan saat ini yaitu menyangkut probabilitas atau kesempatan pengemudi untuk mendapat *orderan*.

Membicarakan taksi *online* khususnya GO-CAR tentu erat kaitannya dengan teknologi. Alurnya ketika ada calon penumpang yang memesan, maka *server* akan melacak dan mencarikan pengemudi di area sekitar calon penumpang. Setelah itu apabila pengemudi menerima panggilan permintaan tersebut, pengemudi akan menjemput calon penumpang dan mengantakan ke tempat tujuan sesuai pesanan. Hal seperti itu terkesan sederhana, namun permasalahan saat ini adalah probabilitas atau kesempatan seorang pengemudi untuk mendapatkan panggilan pesanan tersebut. Hal ini menjadi masalah karena jumlah pengemudi yang semakin banyak membuat peluang untuk mendapatkan pesanan juga akan semakin rendah sehingga akan mempengaruhi produktivitas kerja. Sebagai pengemudi, tidak memiliki kuasa untuk mempengaruhi panggilan pesanan karena semua sudah di atur oleh *server* perusahaan. Jika kita memakai perumpamaan jumlah pengemudi sebanyak 12.000 sesuai hitung-hitungan sebelumnya, maka berarti perbandingannya adalah 1 : 12.000 untuk mendapatkan *orderan*. Tentu kesempatan yang kecil sekali, pendapatan yang dulunya menjanjikan kini menjadi angan-angan belaka.

Dampak dari fenomena ini sangat domino seperti tidak bisanya pengemudi membayar cicilan mobil karena penghasilan kurang cukup, tidak bisanya memenuhi kebutuhan sehari-hari dan keluarga, borosnya pengeluaran bensin dan paket data karena waktu tunggu naik, dan lain-lain. Jika fenomena di DKI Jakarta ini dikaitkan dengan jenis kendaraan, juga akan berpengaruh dimana ketika pengemudi mengendarai mobil dengan CC tinggi akan lebih banyak ruginya. Hal ini karena selain yang boros, waktu yang digunakan dalam sekali perjalanan akan semakin kurang efektif mengingat ukuran mobil yang besar akan memperlambat sampai ke tempat tujuan. Apalagi jumlah penumpang yang misalnya lebih sedikit atau kurang sesuai akan membuat perjalanan terasa kurang efisien. Kondisi merugikan tersebut didukung dengan lalu lintas DKI Jakarta yang padat dan macet dimana poin-poin minus akan semakin terasa sehingga produktivitas kerja akan terganggu. Maka dari itu pemilihan jenis kendaraan mobil yang digunakan haruslah tepat dan tidak perlu mobil mahal karena jika digunakan justru akan lebih terasa banyak ruginya. Hal yang dulunya menjanjikan sekarang justru menyerang balik pengemudi.

Jika dikaitkan fenomena GO-CAR dengan kurva produksi, maka kondisi saat ini ada berada di tahap variabel *input* yang berarti jumlah pengemudi GO-CAR di DKI Jakarta sudah terlalu banyak sehingga *output* atau penghasilan yang diharapkan justru akan menurun. Probabilitas untuk mendapatkan *orderan* akan menurun sehingga berdampak kepada produktivitas kerja pengemudi GO-CAR. Jangankan untuk mengejar bonus poin harian, untuk mendapatkan *orderan* dengan konsisten saja sudah sulit. Apalagi pengeluaran tetap juga terus dikeluarkan seperti biaya bensin, paket data, pulsa, makan minum, perawatan mobil, cicilan mobil akan memperparah keadaan pengemudi. Kondisi saat ini belum mencapai tahap *output* yang optimum. Maka dari itu pemerintah mengeluarkan kebijakan-kebijakan yang bermaksud untuk menekan jumlah pengemudi seperti pemasangan KIR, pembuatan SIM A umum, memberhentikan perekrutan pengemudi baru. Namun kebijakan tersebut

belum sepenuhnya ditaati, pengemudi masih saja bertambah yang berarti tidak mempengaruhi produktivitas kerja. Permasalahan probabilitas menjadi masalah besar dan sampai saat ini masih dalam proses penindakan karena memang dari penjelasan di atas menunjukkan bahwa probabilitas untuk mendapatkan *orderan* berpengaruh dengan produktivitas kerja pengemudi GO-CAR khususnya di DKI Jakarta.

## E. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang sudah telah dijelaskan, dapat diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor kualitas dan kemampuan yang diturunkan menjadi variabel lama bekerja di bidang pengemudi (X1) tidak berpengaruh signifikan atau tidak nyata terhadap produktivitas kerja (Y). Dapat disimpulkan bahwa ketika seseorang ingin dan sedang bekerja sebagai pengemudi GO-CAR tidak perlu memiliki pengalaman kerja yang cukup karena pekerjaan sebagai pengemudi GO-CAR lebih melihat bisa atau tidak seseorang dalam mengemudikan kendaraan roda empat. Semua dikembalikan kepada pengemudi mengingat pekerjaan GO-CAR fleksibel, jadi dengan pengalaman minim pun produktivitas kerja akan tetap bisa meningkat;
- 2) Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor kualitas dan kemampuan yang diturunkan menjadi variabel lama pendidikan formal (X2) tidak berpengaruh signifikan atau tidak nyata terhadap produktivitas kerja (Y). Dapat disimpulkan bahwa ketika seorang pengemudi ingin dan sedang bekerja di GO-CAR maka tingkat pendidikan formal tidak begitu diperhatikan dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Pekerjaan sebagai pengemudi GO-CAR bisa saja dilakukan oleh lulusan sekolah dasar sekalipun, karena pekerjaan ini lebih mengarah kepada kemampuan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan roda empat;
- 3) Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor sarana pendukung yang diturunkan menjadi variabel pendapatan (X3) berpengaruh signifikan atau nyata terhadap produktivitas kerja (Y). Setiap ada pertambahan pendapatan atas hasil bekerja sebagai pengemudi GO-CAR akan meningkatkan produktivitas kerja. Kondisi tersebut berjalan linear atau searah. Dapat disimpulkan ketika seorang pengemudi GO-CAR memiliki pendapatan yang tinggi, maka menunjukkan bahwa produktivitas kerja pengemudi tersebut meningkat. Dengan begitu pengemudi tersebut akan termotivasi untuk bekerja lebih giat sehingga lambat laun produktivitas kerja akan meningkat sedikit demi sedikit;
- 4) Hasil penelitian menunjukkan bahwa faktor kualitas dan kemampuan yang diturunkan menjadi variabel frekuensi sakit (X4) berpengaruh signifikan atau nyata terhadap produktivitas kerja (Y). Setiap ada pertambahan frekuensi sakit maka akan menurunkan produktivitas kerja. Kondisi tersebut memiliki pengaruh yang berlawanan arah. Dapat disimpulkan bahwa ketika seorang pengemudi GO-CAR semakin banyak mengidap berbagai penyakit baik dalam waktu yang bersamaan maupun tidak maka akan menurunkan produktivitas kerjanya. Untuk itu kebugaran fisik pengemudi patut dijaga agar dapat menjaga produktivitas kerjanya;

### Saran

Berdasarkan kesimpulan yang diperoleh, berikut saran-saran yang diajukan peneliti:

- 1) Disarankan untuk pengemudi, Pendapatan pengemudi diharapkan bisa konsisten besar agar mendorong meningkatnya produktivitas kerja. Pendapatan tinggi menjadi pemicu yang jitu untuk meningkatkan motivasi dan menghargai pekerjaan. Lalu bila memang sakit, maka lebih baik pengemudi GO-CAR langsung beristirahat sampai dia sudah sembuh baru kembali beraktivitas. Hal ini untuk mencegah hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan karena keselamatan lebih penting dari penghasilan;
- 2) Pemerintah disarankan membuat kebijakan tertulis terkait standar kesehatan ideal tenaga kerja agar ada klasifikasi yang harus dipenuhi oleh pengemudi sehingga dapat menjaga produktivitas kerjanya. Lalu pemerintah harus lebih tegas dalam mengeluarkan kebijakan

- dan dapat memindahkan pengemudi ke lahan pekerjaan lain agar masalah probabilitas mendapat *orderan* dapat cepat terselesaikan;
- 3) PT GO-JEK disarankan memberi kesempatan yang rata pada pengemudi dalam memperoleh *orderan* & memberi variasi bonus agar pengemudi mendapat tantangan untuk mendapatkan pendapatan sehingga produktivitas kerjanya bisa meningkat. Diharapkan *server* yang menjalankan aplikasi dapat memetakan lebih adil baik pada wilayah maupun waktu tertentu. Kemudian bonus saat ini hanya berpaku pada poin saja, perlu pembaharuan sistem agar pengemudi mau mengejar bonus tersebut;
  - 4) Diharapkan hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi bagi yang ingin meneliti topik terkait serta terdapat penelitian lanjutan. Karena penelitian ini memiliki keterbatasan, disarankan dapat mengembangkan penelitian dengan menambahkan beberapa variabel bebas yang bisa melengkapi penelitian ini seperti usia, jenis kelamin, jumlah tanggungan keluarga, insentif, dan lain-lain. Kemudian untuk lingkungannya bisa diperluas dengan meneliti di kota-kota besar yang marak menggunakan GO-CAR selain kota Jakarta untuk dijadikan perbandingan seperti kota Bandung, Semarang, Surabaya, dan Bali. Dengan begitu, hasil penelitian dapat dibandingkan dan menjadi penelitian yang memiliki kesinambungan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Aprilyanti, Selvia. 2017. Pengaruh Usia Dan Masa Kerja Terhadap Produktivitas Kerja (Studi Kasus: PT Oasis Water International Cabang Palembang). *Jurnal sistem dan Manajemen Industri* Vol. 1 No. 2 Desember 2017.
- Artecona, Raquel, dan Terence Chau. 2017. *Labour Issues in Digital Economy*. Washington, D.C.: United Nations.
- BPS. 2017. Jumlah Kendaraan bermotor yang terdaftar (tidak termasuk TNI, Polri, CD) menurut jenis kendaraan tahun 2012-2016 (<https://www.bps.go.id/publication/2017/11/27/500b5f875d5762ffb4e7a589/statistik-transpor-tasi-darat-2016.html>). Diakses pada tanggal 2 Maret pukul 11.00 WIB.
- BPS. 2017. Penduduk menurut Kabupaten/Kota Administrasi dan Jenis Kelamin di DKI Jakarta, 2017 (<https://jakarta.bps.go.id/publication/download>). Diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 10.00 WIB).
- Bungin, M. Burhan. 2013. *Metodologi Penelitian Sosial dan Ekonomi*. Jakarta: Kencana.
- Detik. 2017. Transportasi *online* terbukti kurangi pengangguran (<https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3584620/transportasi-online-terbukti-kurangi-pengangguran>). Diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 09.30 WIB).
- Detikinet. 2017. Persaingan *E-Commerce* Indonesia di 2017, siapa paling populer? (<https://inet.detik.com/cyberlife/d-3793019/persaingan-e-commerce-indonesia-di-2017-siapa-terpopuler>). Diakses pada tanggal 4 April 2018 pukul 10.30 WIB).
- Firdaus, Muhammad. 2011. *Ekonometrika Suatu Pendekatan Aplikatif*. Yogyakarta: Bumi Aksara.
- GO-CAR. 2018. Bonus Driver GO-CAR Untuk Area JABODETABEK (<https://driver.go-car.co.id/hc/id/articles/115000174027-Bonus-untuk-Driver-GO-CAR-Area-Jabodetabek>). Diakses pada tanggal 30 April 2018 pukul 11.15 WIB.
- GO-JEK. 2018. Sejarah GO-JEK (<https://www.go-jek.com/about/>). Diakses pada tanggal 25 Januari 2018 pukul 13.30 WIB.

- Gujarati, Damodar N. dan Dawn C. Porter. 2012. *Dasar-dasar Ekonometrika*. Jakarta: Salemba Empat.
- Hakim, A. Khairul. 2011. Pengaruh Kompensasi Dan Motivasi Terhadap Produktivitas Kerja Pegawai. *Jurnal Manajemen dan Bisnis* Vol. 11 No. 02 Oktober 2011.
- Itafia, Yanti, Wayan Cipta, dan Fridayana Yudiaatmaja. 2014. Pengaruh Pengalaman Kerja Dan Kepuasan Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Pada industri Tenun. *Jurnal Manajemen* Vol. 2 Tahun 2014.
- Izzati, Andini Wahyu Nur. 2016. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Petani Tanaman Pangan. *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 4 No. 2 Tahun 2016.
- Kompas. 2016. BPS sebut Ojek *Online* mampu tekan angka pengangguran (<http://ekonomi.kompas.com/read/2016/11/07/175237426/bps.sebut.ojek.online.mampu.tekan.angka.pengangguran>). Diakses pada tanggal 10 November 2017 pukul 08.22 WIB.
- Kompas. 2017. Berapa jumlah pengguna dan pengemudi GO-JEK? (<https://tekno.kompas.com/read/2017/12/18/07092867/berapa-jumlah-pengguna-dan-pengemudi-go-jek>). Diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 09.00 WIB).
- Kountur, Ronny. 2004. *Metode Penelitian untuk Penulisan Skripsi dan Tesis*. Jakarta: Penerbit PPM.
- Lesmana, Endoy Dwi Yuda. 2014. Pengaruh modal, tenaga kerja, dan lama usaha terhadap produksi kerajinan manik-manik kaca (studi kasus sentra industri kecil kerajinan manik-manik kaca desa Plumbon Gombang Kes. Gudo Kab. Jombang). *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 2 No. 2 Tahun 2014.
- Liputan6. 2017. Inilah tingkat kemacetan kota-kota di dunia, DKI Jakarta? (<http://citizen6.liputan6.com/read/2902804/inilah-tingkat-kemacetan-kota-kota-di-dunia-jakarta>). Diakses pada tanggal 5 Maret 2018 pukul 10.30 WIB.
- McConnell, Campbell R., Stanley L. Brue, David A. Macpherson. 2017. *Contemporary Labor Economics*. Dubuque, IA: McGraw-Hill Education.
- Mozaic*. 2016. Kelebihan GO-CAR dibanding GRAB CAR dan UBER X (<https://mozaic.mataharimall.com/male/kelebihan-go-car-dibanding-grab-car-dan-uber-x/>). Diakses pada tanggal 5 Maret 2018 pukul 13.00 WIB.
- Mufidha, Sabrina. 2017. Analisis Pengaruh Modal Kerja, Bahan Baku, Dan Jumlah Tenaga Kerja Terhadap Hasil Produksi Sentra Industri Kecil Sepatu Dan Sandal Kulit. *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 5 No. 2 Tahun 2017.
- Multifiah. 2011. *Teori Ekonomi Mikro*. Malang: UB Press.
- Pandapotan, Eben Tua. 2013. Pengaruh Variabel Pendidikan, Upah, Masa Kerja, Dan Usia Terhadap Produktivitas Karyawan (Studi Kasus PT. Gandum Kota Malang). *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 1 No. 2 Tahun 2013.
- Prasetyo, Edhi, M. Wahyuddin. 2003. Pengaruh Kepuasan Dan Motivasi Kerja Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan Riyadi Palace Hotel di Surakarta. *Jurnal Ilmiah Program Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Surakarta*.

- Rahman, Syarif Gazali. 2013. Pengaruh Pendapatan Dan Pelatihan Terhadap Produktivitas Kerja Karyawan PT. Kaltim Methanol Industri (Studi Kasus Karyawan Operator PT. Kaltim Methanol Industri Bontang Kaltim). *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 1 No. 2 Tahun 2013.
- Ramadhan, Muhammad Teza Rizky. 2017. Pengaruh Produktivitas Tenaga Kerja Terhadap Kesejahteraan Tenaga Kerja (Studi Pada Tenaga Kerja Pengemudi GO-JEK Di DKI Jakarta). *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 6 No. 1 Tahun 2017.
- Saidani, Basrah, M. Aulia Rachman, dan Mohamad Rizan, 2013. Pengaruh Kualitas Produk Dan Desain Produk Terhadap Keputusan Pembelian Sepatu Olahraga Futsal Adidas Di Jakarta Timur. *Jurnal Riset Manajemen Sains Indonesia* Vol. 4, No.2, 2013.
- Schneider, Henrique. 2017. *Creative Destruction and The Sharing Economy*. USA: Elgar.
- Simanjuntak, Payaman J. 1985. Pengantar Ekonomi Sumber Daya Manusia. Jakarta : Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Indonesia.
- Sugiyono. 2001. *Statistika Untuk Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Sujarweni, V. Wiratna. 2015. *Metodologi Penelitian Bisnis dan Ekonomi*. Yogyakarta: Pustakabarupress.
- Sukardi. 2002. *Metodologi Penelitian Pendidikan Kompetensi dan Praktiknya*. Yogyakarta: Bumi Aksara.
- Suprayogaswara, Dolfi. 2017. Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Produktivitas Tenaga Kerja GO-JEK Di Kota Malang. *Jurnal Ilmiah Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Brawijaya* Vol. 6 No.1 Tahun 2017.
- Transonlinewatch*. 2017. Jumlah pengguna GO-JEK terbanyak, Grab kedua dan Uber terbuncit (<http://www.transonlinewatch.com/jumlah-pengguna-go-jek-terbanyak-grab-kedua-dan-uber-terbuncit/>). Diakses pada tanggal 5 Maret 2018 pukul 10.00 WIB.
- Tribunnews*. 2017. UMP DKI Jakarta ditetapkan sebesar Rp 3,6 juta (<http://www.tribunnews.com/metropolitan/2017/11/01/ump-dki-jakarta-tahun-2018-ditetapkan-sebesar-rp-36-juta>). Diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 09.15 WIB.
- Tribunnews*. 2018. Pemerintah minta Grab, Go-jek, dan Uber *Stop* Rekrut *Driver Online* (<http://www.tribunnews.com/techno/2018/03/12/pemerintah-minta-grab-go-jek-dan-uber-stop-rekrut-driver-online>). Diakses pada tanggal 30 April 2018 pukul 11.00 WIB.
- Warta Ekonomi. 2017. Aplikasi GO-JEK tembus 40 Juta pengunduh (<https://www.wartaekonomi.co.id/read144364/aplikasi-gojek-tembus-40-juta-pengunduh.html>). Diakses pada tanggal 13 Desember 2017 pukul 17.00 WIB.
- Wijaya, Tony. 2013. *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Wikipedia. Peta dan pembagian wilayah DKI Jakarta ([https://id.wikipedia.org/wiki/Daerah\\_Khusus\\_Ibukota\\_Jakarta](https://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Khusus_Ibukota_Jakarta)). Diakses pada tanggal 25 Januari 2018 pukul 13.00 WIB.